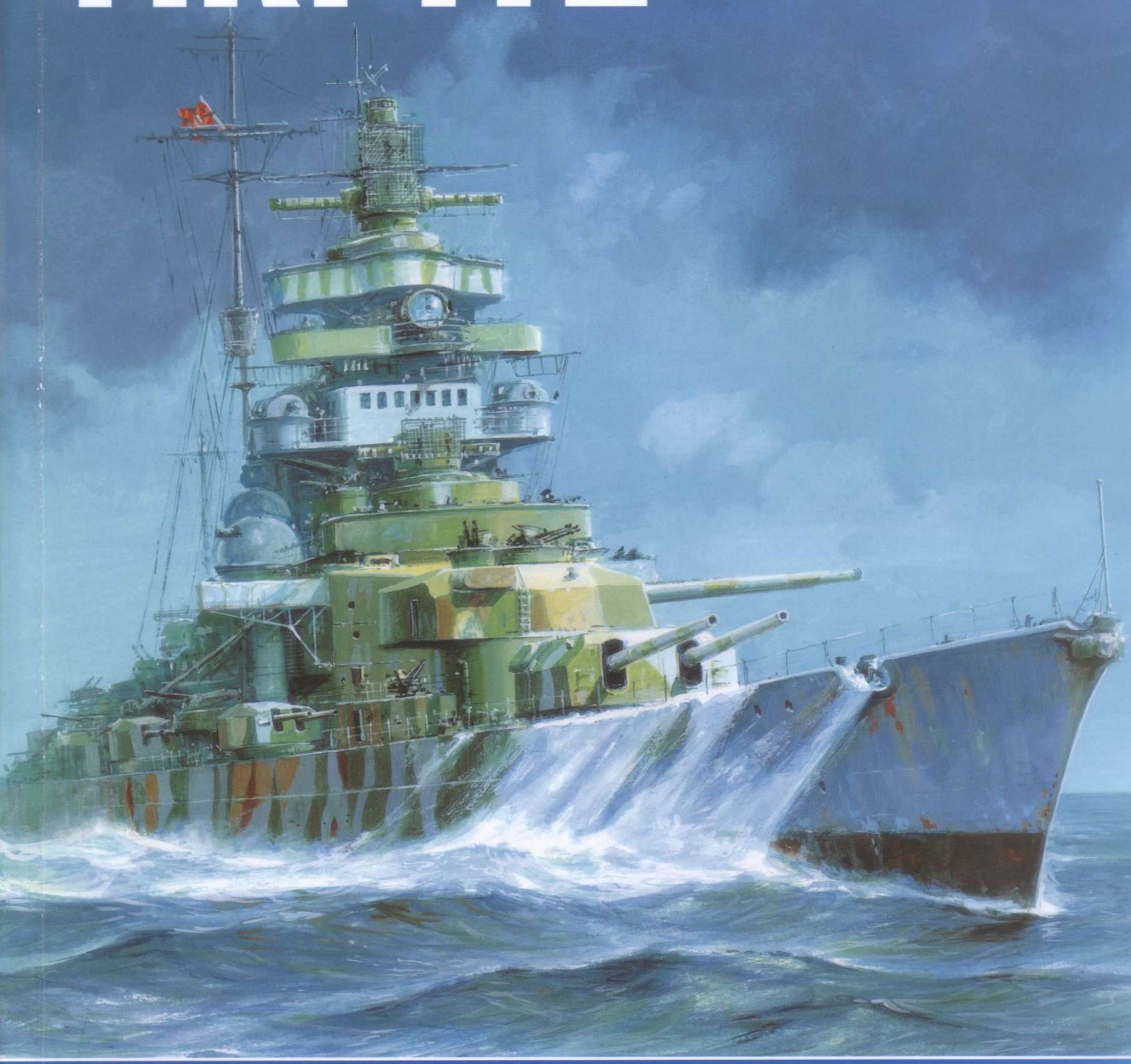
E. T. PRUSINOWSKA, M. SKWIOT

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

15

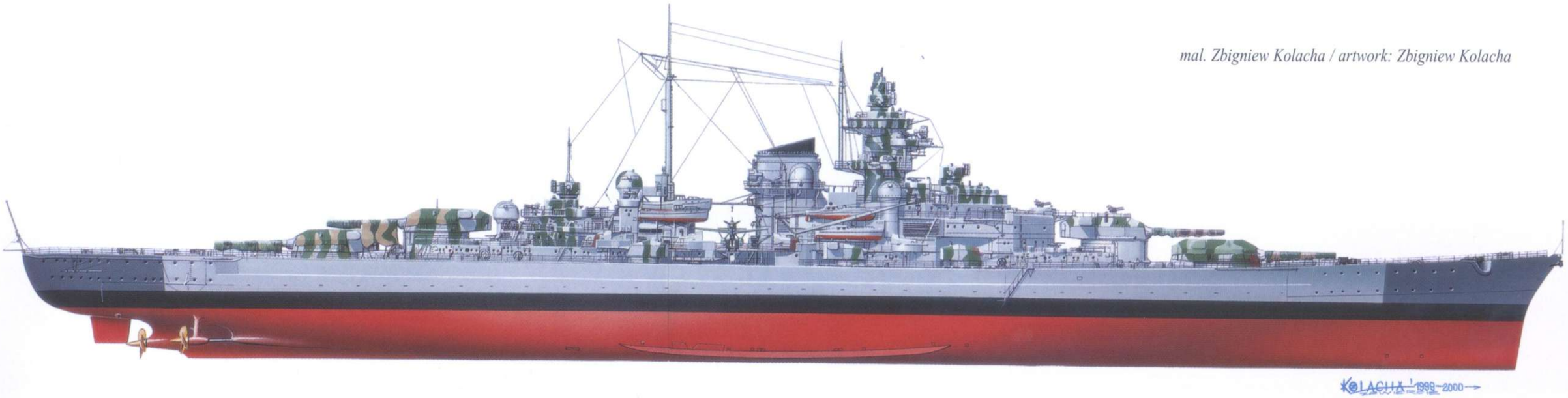
PANCERNIKI TYPU BISMARCK cz. 1

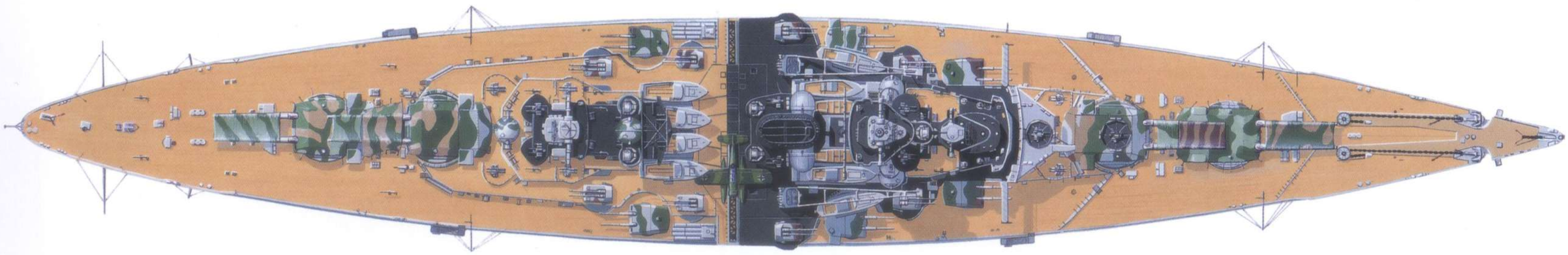
TIRPITZ



AJ-PRESS

mal. Zbigniew Kolacha / artwork: Zbigniew Kolacha





Malowanie kamuflażowe *Tirpitza*, jakie nosił w okresie wiosennym (koniec maja–początek czerwca 1942 r.), po przebazowaniu do Norwegii. Na zakotwiczonym w Faettenfiordzie pancerniku rozpoczęto malować nieregularne plamy zbliżone kolorystyką do barw wiosennego wzgórza, na którego tle cumował pancernik.

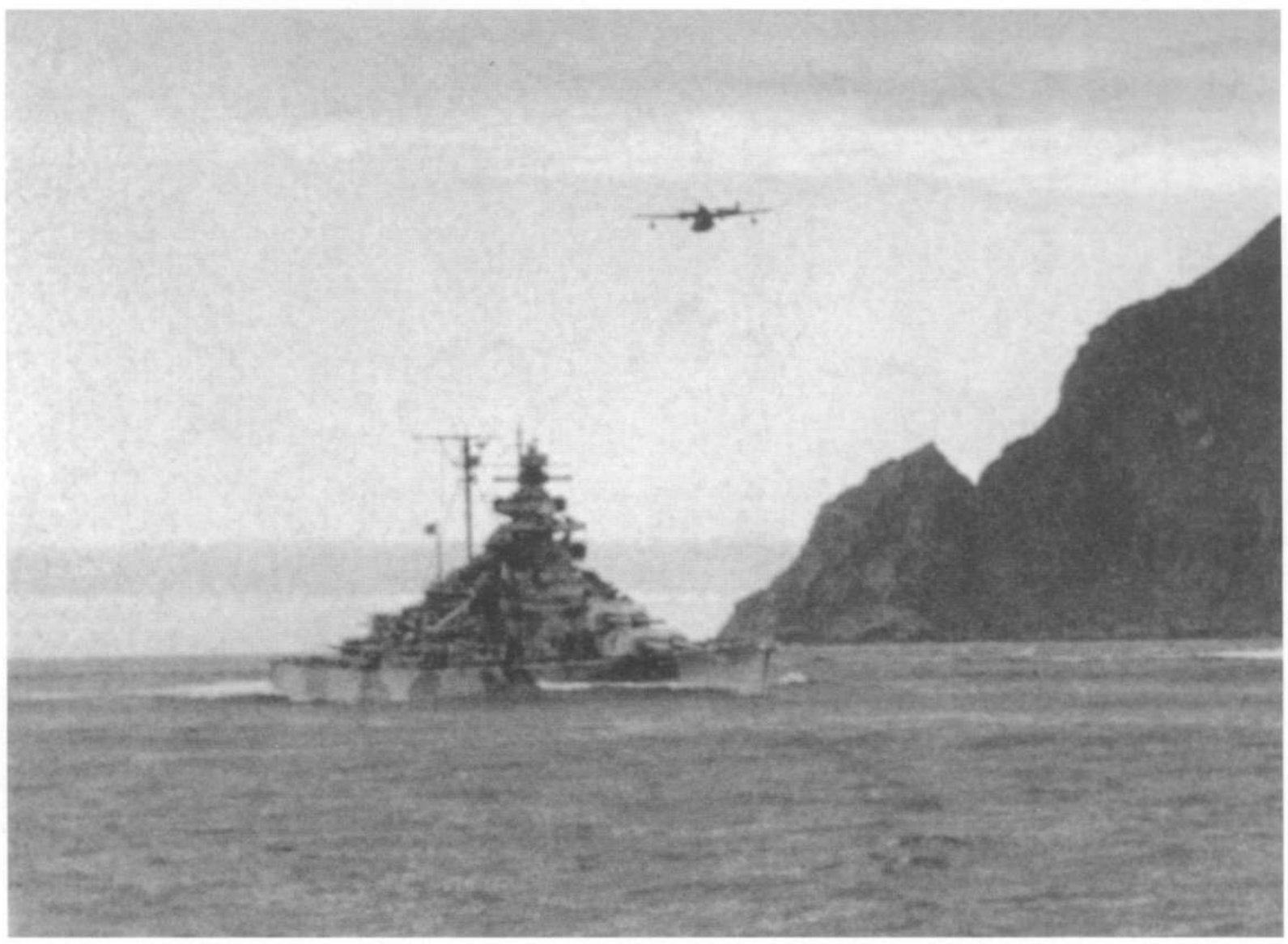
Camouflage painting as applied to *Tirpitz* in the springtime (late May–early June) 1942, after deployment to Norway, to Faettenfjord. Irregular spots were painted, so as to blend her with the spring vegetation on the hill in the background.

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH

ELŻBIETA T. PRUSINOWSKA, MIROSŁAW SKWIOT

PANCERNIKI TYPU BISMARCK cz. 1

TIRPITZ



AJ•PRESS

ENCYKLOPEDIA OKRĘTÓW WOJENNYCH® 15

AJ – PRESS
P. O. Box 98
80–305 GDAŃSK 5
tel: (+48–58) 763 18 92
tel./fax: (+48–58) 559 78 82
tel. kom. 0–601 31 18 77
e–mail: aj–press@home.pl
www: http://aj–press.home.pl

Red. nacz. serii: **Adam Jarski**
Rys. na okładkę: **Grzegorz Nawrocki**
Plansze barwne: **Zbigniew Kolacha**
Rysunki: **Mirosław Skwiot**
Komputerowy montaż rysunków: **Katarzyna B. Kwiatkowska, Tadeusz Skwiot**
Proj. graf. okładki i strony tytułowej: **Adam Jarski**
Redakcja: **Andrzej Habasiński**
Przekład: **Leszek Erenfeicht**
Korekta: **Katarzyna B. Kwiatkowska**
Skład: **Mirosław Skwiot, Katarzyna B. Kwiatkowska**

Druk: **Drukarnia Pozkal**, ul. Cegielna 10-12, 88-100 Inowrocław tel. (0–52) 354 27 00

Dystrybucja krajowa: **„AJaKS“** ul. Lubelska 30–32 03–802 Warszawa tel./fax (0–22) 619 60 51 e-mail: ajaks@home.pl

Dystrybucja zagraniczna: **„AJaKS“** tel./fax: (+48–22) 619 60 51 POLAND

„INTERMODEL“ 267 24 Hostomice, P.S. 28 tel./fax: (+42) 0316–584491 CZECH REPUBLIC

„*AIR*CONNECTION“ Box 21227 R. P. O. Meadowvale Mississauga, ON L5N 6A2 phone: (+1) 905 785–0016 fax: (+1) 905 785–0582 e-mail: sale@airconnection.on.ca CANADA

ISBN 83-7237-074-5

COPYRIGHT
© AJ–PRESS, 2000

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana w żadnej formie ani żadnymi metodami mechanicznymi i elektronicznymi, łącznie z wykorzystaniem systemów przekazywania i odtwarzania informacji bez pisemnej zgody właściciela praw autorskich.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form by any means electrical, mechanical or otherwise without written permission of the publisher.

Jeśli posiadacie ciekawe zdjęcia samolotów, broni lub okrętów różnych państw, szczególnie z okresu wojen lub konfliktów zapraszamy do współpracy przy przygotowywaniu następnych publikacji wydawnictwa AJ–PRESS. Oryginały zdjęć zostaną zwrócone. Prosimy o kontakt w celu omówienia szczegółowych warunków.

If you have any photos of aircraft, armor or ships of any nation, particularly wartime ships snapshots, please share them with us and take part in preparing next AJ–PRESS books. All photos will be copied and returned to the owner. Please contact us to get further information about financial terms.

Wydawnictwo AJ–Press informuje, że obecnie do Państwa dyspozycji jest nowy, dodatkowy numer telefonu: **(0-58) 763 18 92**

Na okładce: **Pancernik *Tirpitz* w nowym kamuflażu w czerwcu 1942 roku na wodach norweskich.**
Front cover: **Battleship *Tirpitz* wearing new camouflage, June 1942, Norway coast.**

(mal. Grzegorz Nawrocki / artwork: Grzegorz Nawrocki)

Na stronie tytułowej: ***Tirpitz* przy wejsciu do Frohavet po odwolaniu operacji „Rösselsprung“.**
Page 1 photo: ***Tirpitz* at Frohavet inlet, just after “Rösselsprung“ operation was cancelled.**

(ze zbiorów AJ–Pressu / courtesy of AJ–Press)

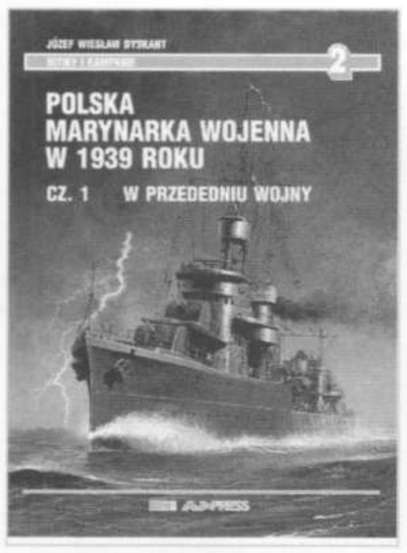
Wir bedanken uns bei vielen Leuten, die uns beim Schreiben dieser Monographie geholfen haben. Vielen Dank, dass Sie uns ikonographisches und texliches Material zugänglich gemacht haben. Wir danken dem Chefredakteur von “Marine Arsenal” — Herrn Siegfried Breyer; den Angestellten des Bundesarchives in Koblenz; Frau Brigitte Kuhl; Herrn Döringoff aus dem Bundesarchiv/Militärarchiv aus Freiburg BRD; Herrn Jack Green aus dem Naval Historical Center USA; Herrn Peter Kent und Ian Carter aus Imperial War Museum; Frau Imogen Gibbon aus dem National Maritime Museum im Greenviech aus Grossbritanien.

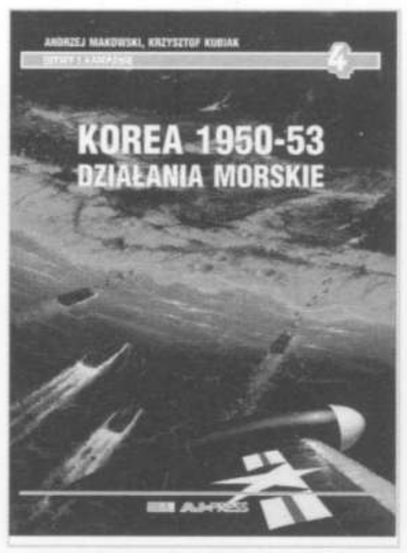
Win sind auch sehr dankbar und möchten uns bei Herrn Waldemar Danielewicz bedanken, dass er die ganzen “Kriegstagebücher” und andere wichtige, mit dem Schlachtschiff Tirpitz verbundene Materiale aus dem Deutschen ins Polnische übersetzt hat.

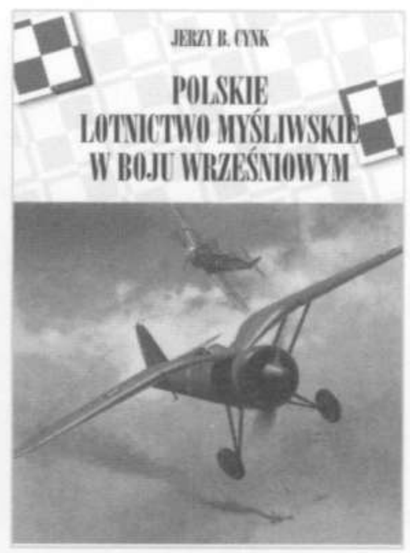
Autoren: Mirosław Skwiot, Elżbieta Teresa Prusinowska

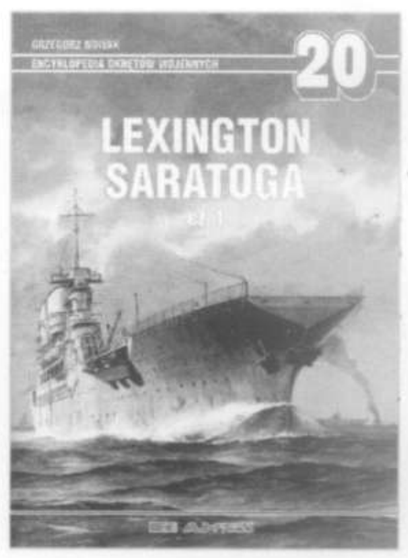
Chcielibyśmy podziękować bardzo wielu osobom, które pomogły nam w napisaniu tej monografii udostępniając materiały ikonograficzne i tekstowe, w szczególności redaktorowi naczelnemu „Marine Arsenal“ panu Siegfriedowi Breyerowi, pracownikom Bundesarchiv w Koblencji — pani Brigitte Kuhl, panu Döringoffowi z Bundesarchiv / Militärarchiv z Freiburga BRD, panu Jackowi Greenowi z Naval Historical Center USA, panom Peterowi Kentowi, Ianowi Carterowi z Imperial War, pani Imogen Gibbon z National Maritime Museum w Greenwich w Wielkiej Brytanii. Na koniec specjalne podziękowania dla Waldemara Danielewicza za przetłumaczenie z języka niemieckiego w całości „Dzienników okrętowych i maszynowych“ oraz innych ważnych dokumentów dotyczących pancernika „Tirpitz“.

Mirosław Skwiot, Elżbieta Teresa Prusinowska. Owidz 1999 rok.









W przygotowaniu:

Monografie Lotnicze:

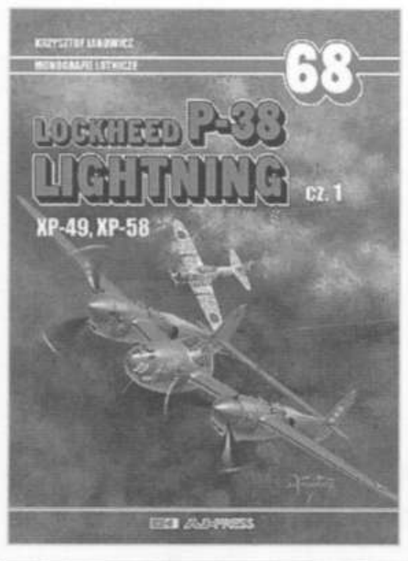
nr 45 Me 109 cz. 4
nr 52 Hawker Hurricane cz. 2 (z trzech)
nr 57 P–51 Mustang cz. 3 (ostatnia)
nr 59 i 60 Bell P–39, P–63 cz. 2 i 3 (z trzech)
nr 65 i 66 Curtiss P–40 cz. 2 i 3 (z trzech)
nr 68 P–38 Lightning cz. 1 (z trzech)

Malowanie i Oznakowanie:

nr 6 i 7 Luftwaffe 1935–45 cz. 6 i 7

Encyklopedia Okrętów Wojennych:

nr 16 Pancerniki typu Bismarck cz. 2 Tirpitz
nr 21 Lexington, Saratoga cz. 2



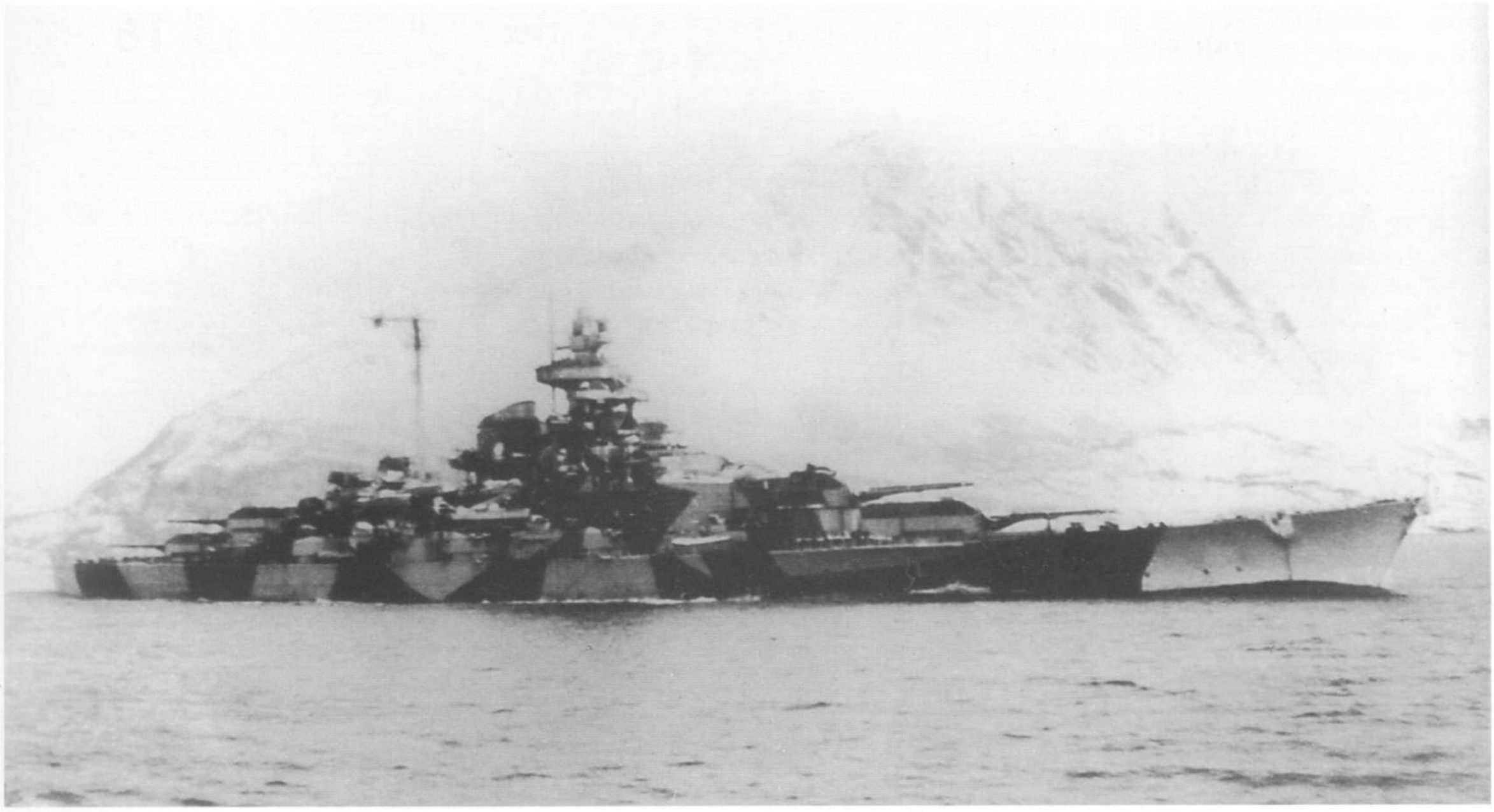
Tankpower:

nr 5 PzKpfw Panther vol. 5 (z co najmniej siedmiu) opracowania o Jagdpanther, Tiger

Bitwy i Kampanie:

nr 3 Polska Marynarka Wojenna w 1939 roku cz. 2
nr 5 Korea 1950–53 Działania powietrzne
nr 7 Wojna falklandzka 1982

PRACE PROJEKTOWE



Pancernik *Tirpitz* na wewnętrznych wodach Altafjordu.

***Tirpitz* steaming inside the Altafjord.**

(fot. Drüppel ze zbiorów Autora / photo Drüppel, courtesy of M. Skwiot)

Pierwsze prace projektowe nad nowymi niemieckimi pancernikami o wyporności 35.000 ton rozpoczęto w 1932 roku. Kontynuowano je nieoficjalnie, z powodu ograniczeń traktatowych, do początku 1934 roku. Wtedy to Biuro Konstrukcyjne Marynarki otrzymało zamówienie na opracowanie projektu wstępnego pancernika F. Przewidywał on uzbrojenie główne, składające się z ośmiu dział kalibru 330 mm przy zachowaniu wymaganej dla niego prędkości 30 węzłów. Wymagano, aby jednostka nowego typu posiadała odpowiednie opancerzenie pionowe i poziome. Równocześnie z pracami konstrukcyjnymi pancerników rozpoczęto prace nad wprowadzeniem dział nowego, większego kalibru 380 mm i 406 mm, które można byłoby zainstalować jako uzbrojenie główne budowanych jednostek.

16 marca 1935 roku, sprawujący urząd kanclerza Rzeszy, Adolf Hitler przywrócił w Niemczech obowiązkową służbę wojskową. Było to równoznaczne z zerwaniem przez Niemcy postanowień podpisanego Traktatu Wersalskiego. Posunięcie Niemiec wywołało aktywność dyplomatyczną zagranicznych mocarstw, której kulminacją było podpisanie niemiecko-angielskiego porozumienia morskiego. Podpisane porozumienie w dniu 18 czerwca 1935 roku pozwalało na osiągnięcie przez Niemcy 35% tonażu floty Wielkiej Brytanii. Po przeliczeniu wynosiło to około 184.000 ton wyporności w kategorii pancerników. Zbudowane do tej pory trzy pancerniki typu *Deutschland* oraz będące w budowie dwie jednostki typu *Scharnhorst* pozwalały na osiągnięcie tonażu 83.000 ton, pozostawiając dalsze „porozumieniowe" 101.000 ton na budowę nowych konstrukcji okrętowych (m.in. dwóch kolejnych jednostek oznaczonych jako: F i G).

Traktat Waszyngtoński z 1922 roku oraz Pierwsza Morska Konferencja w Londynie wyznaczały limit wyporności w tej kategorii okrętów do 35.000 ton. Niemcy postanowiły zbudować te dwie jednostki w ramach pozostającego im tonażu, zgodnie z podpisanymi porozumieniami międzynarodowymi[1].

W 1935 roku rozpoczęto wstępne rozmowy dotyczące zawarcia kontraktu na dostarczenie dwóch nowych okrętów, które miały zastąpić stare pancerniki *Hannover* oraz *Schleswig Holstein*. Kiedy budowa obu pancerników już ruszyła, Niemcy postanowiły nieoficjalnie ominąć zawarte postanowienia Traktatu Wersalskiego. Początkowo Sztab Marynarki wymagał, aby projekt F mieścił się w limicie wyporności 35.000 ton. Planowane uzbrojenie miało się składać z ośmiu dział kalibru 330 mm oraz tuzina dział kalibru 150 mm, rozmieszczonych w podwójnych wieżach działowych, a także 16 dział kalibru 105 mm. Opancerzenie jednostek — zgodnie z przedłożonymi wymaganiami — miało przedstawiać się jak podano w Tabeli 1.

Po dokonaniu pierwszych obliczeń okazało się, że żądana grubość opancerzenia jest niemożliwa do utrzymania bez przekroczenia zakładanej wyporności i projekt pancernika nie utrzyma się w limicie 35.000 ton. Z tego też powodu dokonano zmian w grubościach pancerza i postanowiono zredukować grubość głównego pasa pancernego do 320 mm. Również grubość głównego bocznego pancerza na dziobie uległa zmniejszeniu — do wymaganych 70 mm oraz do 90 mm na rufie. Poprawiony projekt wstępny

TABELA 1.

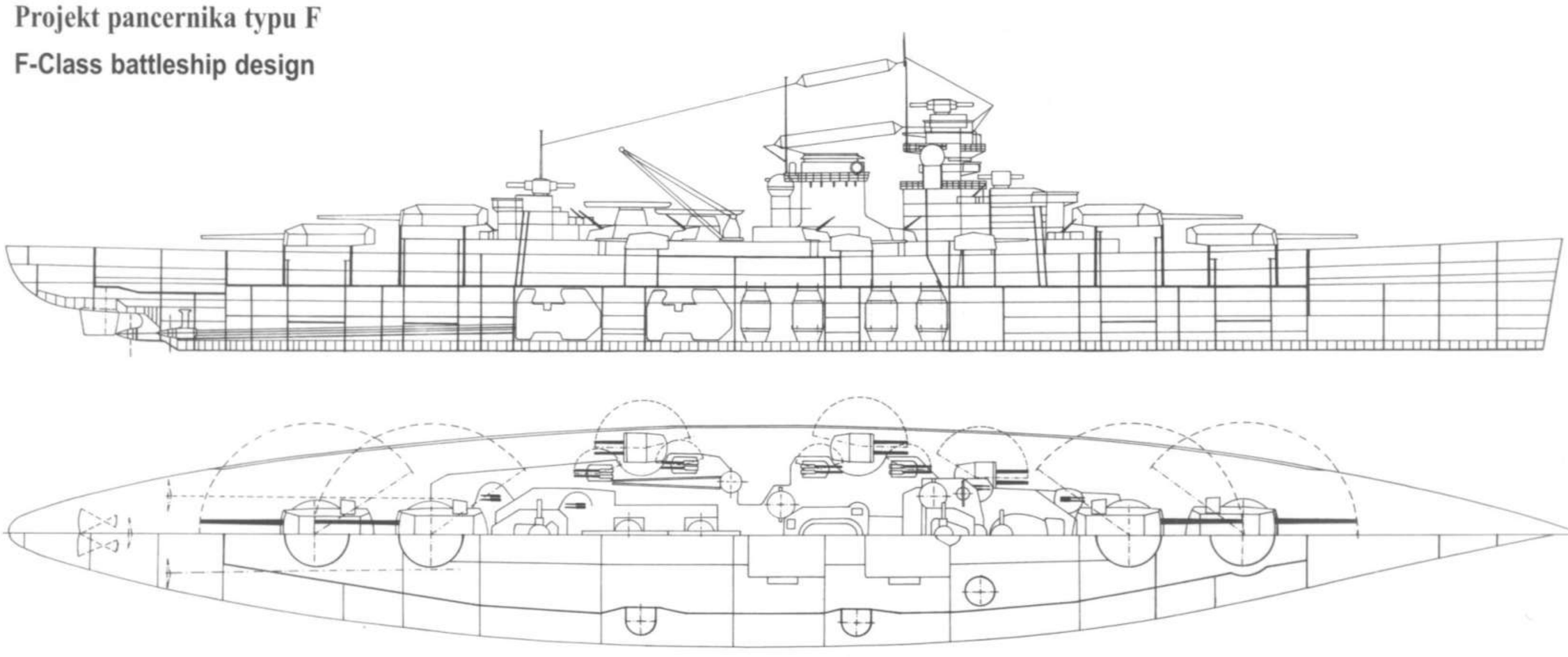
Opancerzenie pancernika typu F

główny pas pancerny	350 mm (identycznie jak projekt D i E)
dziób i rufa	150 mm
pionowy pokład pancerny	100 mm
skośny pokład pancerny	120 mm (również nad magazynami i sterem)
górny pokład	50 mm
barbety artylerii głównej	330 mm / 350 mm
barbety artylerii średniej	150 mm / 150 mm
wieża dowodzenia	400 mm
grodzie torpedowe	60 mm
rozdzielona ochrona boczna	60 mm

1. Po podpisaniu przez Niemcy w 1935 roku traktatu morskiego z Wielką Brytanią można było oficjalnie zbudować oba pancerniki F i G, pod warunkiem obligatoryjnego przestrzegania międzynarodowych traktatów morskich, aż do momentu całkowitego zakończenia budowy. Pierwszy z nich — pancernik F — został wkrótce zamówiony.

Projekt pancernika typu F

F-Class battleship design



Rysował / drawn by: Mirosław Skwiot

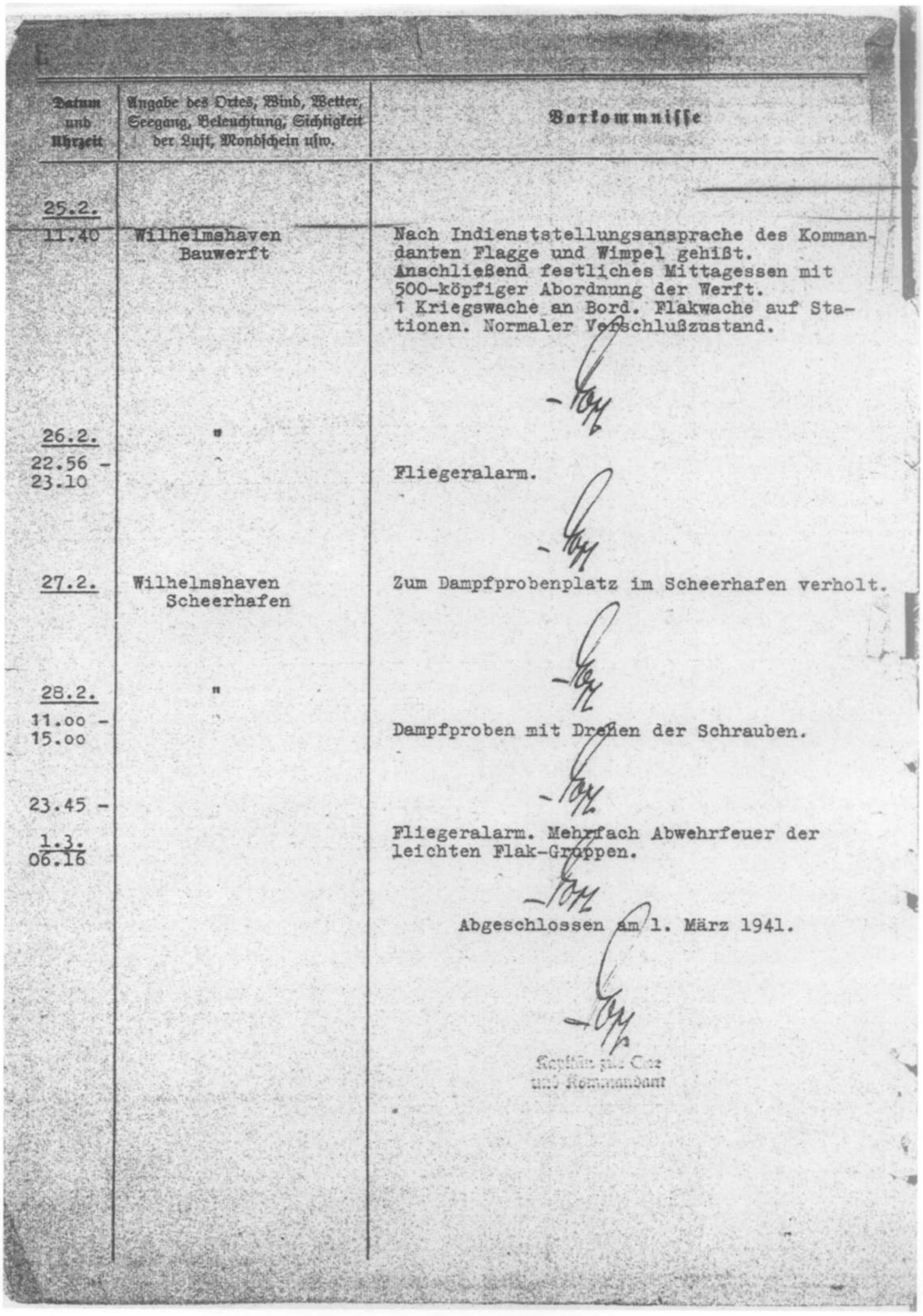
Fragment dziennika bojowego *Tirpitza*, w którym wpisano pod datą 25 lutego 1941 roku uroczyste oddanie do służby okrętu.

Excerpt from the *Tirpitz* logbook with a note dated February 25, 1941 on comission of the ship.

(Bundesarchiv / Militärarchiv)

nie uwzględniał rodzaju napędu jednostki, jego instalacja mogła dodatkowo zwiększyć masę okrętu, dlatego też postanowiono tę kwestię rozwiązać później[2].

Jesienią 1934 roku Biuro Konstrukcyjne pracowało nad projektem pancernika F o przybliżonej wyporności 35.000 ton, bazując na koncepcji uzbrojenia go w osiem dział kalibru 330 mm, opancerzeniu i artylerii przeciwlotniczej identycznej jak we wcześniejszym projekcie pancerników D i E oraz zakładanej prędkości 30 węzłów. Podczas konferencji przeprowadzonej 2 listopada 1934 roku poświęconej projektowi pancernika oświadczono, że okręt powinien być silniejszy i szybszy niż oddany niedawno do służby francuski pancernik *Dunkerque*, który rozwijał 31 węzłów. W projekcie pancernika postawiono identyczne wymagania. Miały one dotyczyć jednostek tego typu budowanych — tak obecnie jak i w przyszłości — również przez inne państwa. Konieczne było utrzymanie maksymalnej prędkości okrętu wynoszącej co najmniej 33 węzły, prędkości ciągłej 30 węzłów oraz krążowniczej wynoszącej 21 węzłów. Z tymi założeniami prędkości nie zgadzał się szef Biura Generalnego, wiceadmirał Guse, który zredukował wymagania prędkości jednostki typu F odpowiednio do 29/27/21 węzłów. Powyższe obli-



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
25.2. 11.40	Wilhelmshaven Bauwerft	Nach Indienststellungsansprache des Kommandanten Flagge und Wimpel gehißt. Anschließend festliches Mittagessen mit 500-köpfiger Abordnung der Werft. 1 Kriegswache an Bord. Flakwache auf Stationen. Normaler Verschlußzustand.
26.2. 22.56 - 23.10	"	Fliegeralarm.
27.2.	Wilhelmshaven Scheerhafen	Zum Dampfprobenplatz im Scheerhafen verholt.
28.2. 11.00 - 15.00	"	Dampfproben mit Drehen der Schrauben.
23.45 - 1.3. 06.16		Fliegeralarm. Mehrfach Abwehrfeuer der leichten Flak-Gruppen.

Abgeschlossen am 1. März 1941.

Kapitän zur See
und Kommandant

2. Z projektem pancerników F i G bezpośrednio związani byli konstruktorzy odpowiedzialni za jego pełną realizację: szefem cywilnych konstruktorów w Naczelnym Dowództwie Marynarki Wojennej OKM (Oberkommando der Kriegsmarine) Biura Konstrukcyjnego w tym okresie był Otto Reidel, natomiast bezpośrednio odpowiedzialnym za projekt pancerników ze strony dowództwa marynarki był — doktor Herman Buckhard. Projekt pancernika F powstał pod kierunkiem doktora Erwina Strohbuscha, który opracował wcześniejsze projekty pancerników typu D i E (*Scharnhorst*, *Gneisenau*).

TABELA 2.

Charakterystyka dział kalibru 350 mm

prędkość wylotowa pocisku	875 m/s
masa pocisku	625 kg
szybkostrzelność	2,3 strz./min.
masa armaty	11,490 kg
szybkostrzelność baterii	18,4 strz./min.
masa ładunku wybuchowego:	
granat przeciwpancerny	232 kg
granat burzący z zapalnikiem głowicowym	804 kg
granat burzący z zapalnikiem dennym	804 kg

czenia prędkości zostały zaakceptowane dla pierwszego i drugiego projektu pancernika, ale ponownie zostały zredukowane w dniu 26 listopada 1934 roku do prędkości 28 węzłów (maksimum) na mili pomiarowej, przy wyporności próbnej oraz do prędkości ekonomicznej 27 węzłów w warunkach pełnego morza. Przy zachowaniu dotychczasowych wymagań wyporność projektu oszacowana została wstępnie na około 37.200 ton.

Podczas kolejnej konferencji 10 listopada 1934 roku admirał Raeder poinformował, że ze względu na obecne okoliczności projekt pancernika nie może przekroczyć granicy 35.000 ton. Ponadto wyporność kadłuba pancernika F musi się mieścić w istniejących limitach, które są podyktowane ograniczeniami przepustowości niemieckich śluz i kanałów, możliwością dokowania jednostki w istniejących suchych dokach i udostępnionych do żeglugi zatok. Zgodnie z tymi wytycznymi ponownie dokonano analizy projektu, przy zachowaniu minimalnej redukcji. W tym czasie istniała możliwość zredukowania wyporności pancernika poniżej 37.200 ton.

21 grudnia 1934 roku, podczas kolejnej narady na temat projektu pancernika F, po uzyskaniu aprobaty Biura Generalnego i z poparciem Biur Uzbrojenia i Konstrukcyjnego, admirał Raeder uzgodnił wymagania dotyczące pancernika, z których najważniejszymi były:

A. Wyporność obu pancerników typu F może zostać przekroczona, co w konsekwencji pozwoli na zwiększenie siły ognia okrętów.
B. Równolegle zostaną przeprowadzone prace nad napędem turbo-elektrycznym pancernika.
C. Ponadto zostaną przygotowane osobne warianty projektu pancernika uzbrojonego w cztery podwójne wieże dział kalibru 330 mm z napędem turbo-elektrycznym oraz projekt pancernika uzbrojonego w cztery podwójne wieże dział kalibru 350 mm napędzanego turbinami parowymi.

Po dokonaniu kolejnych obliczeń Biuro Konstrukcyjne Marynarki zażądało do zaakceptowania ostatecznej charakterystyki projektu pancernika. Przekroczenie wyporności jednostek i zwiększenie ich zewnętrznych wymiarów automatycznie wyeliminowało możliwość budowy okrętów przez stocznię Deutsche Werke w Kilonii. Podczas konferencji przeprowadzonej w dniu 17 stycznia 1935 roku okazało się bowiem, że żadna z pochylni stoczni, wstępnie wyznaczonej do budowy obu jednostek, nie miała odpowiedniej długości; również stocznia marynarki w Wilhelmshaven nie była przygotowana do budowy kadłuba okrętu o takich wymiarach.

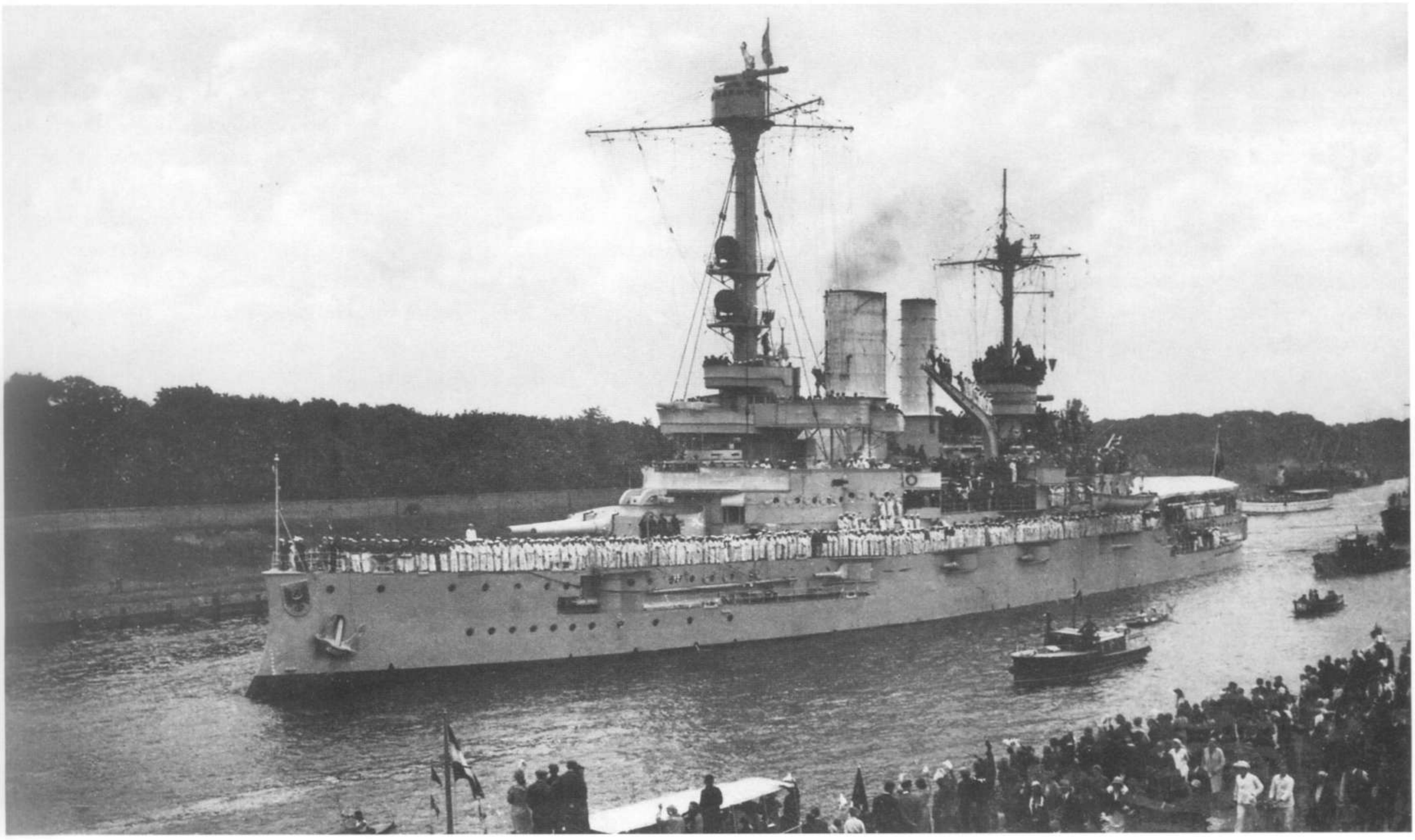
W tym okresie prowadzono rozmowy na temat głównego uzbrojenia projektowanych okrętów w działa kalibru 330 mm lub 350 mm oraz nad jego prędkością wynoszącą jedynie 28 węzłów. Przejście dział z kalibru 330 mm na 350 mm pociągnęło za sobą w konsekwencji kolejne zwiększenie wyporności jednostki. Badania przeprowadzone dla dział kalibru 350 mm wykazały, że osiągi są większe, a siła przebicia kalibru 330 mm jest wystarczająca dla grubości głównego pancerza stosowanych przez inne państwa. Również parametry takie jak zasięg, czas osiągania celu, parabola lotu, kąt podniesienia dział były zadowalające. Obrót dział w dwóch płaszczyznach był porównywalny dla obu kalibrów, jednak żywotność lufy 350 mm była mniejsza od 330-milimetrowej i wynosiła tylko 180 strzałów.

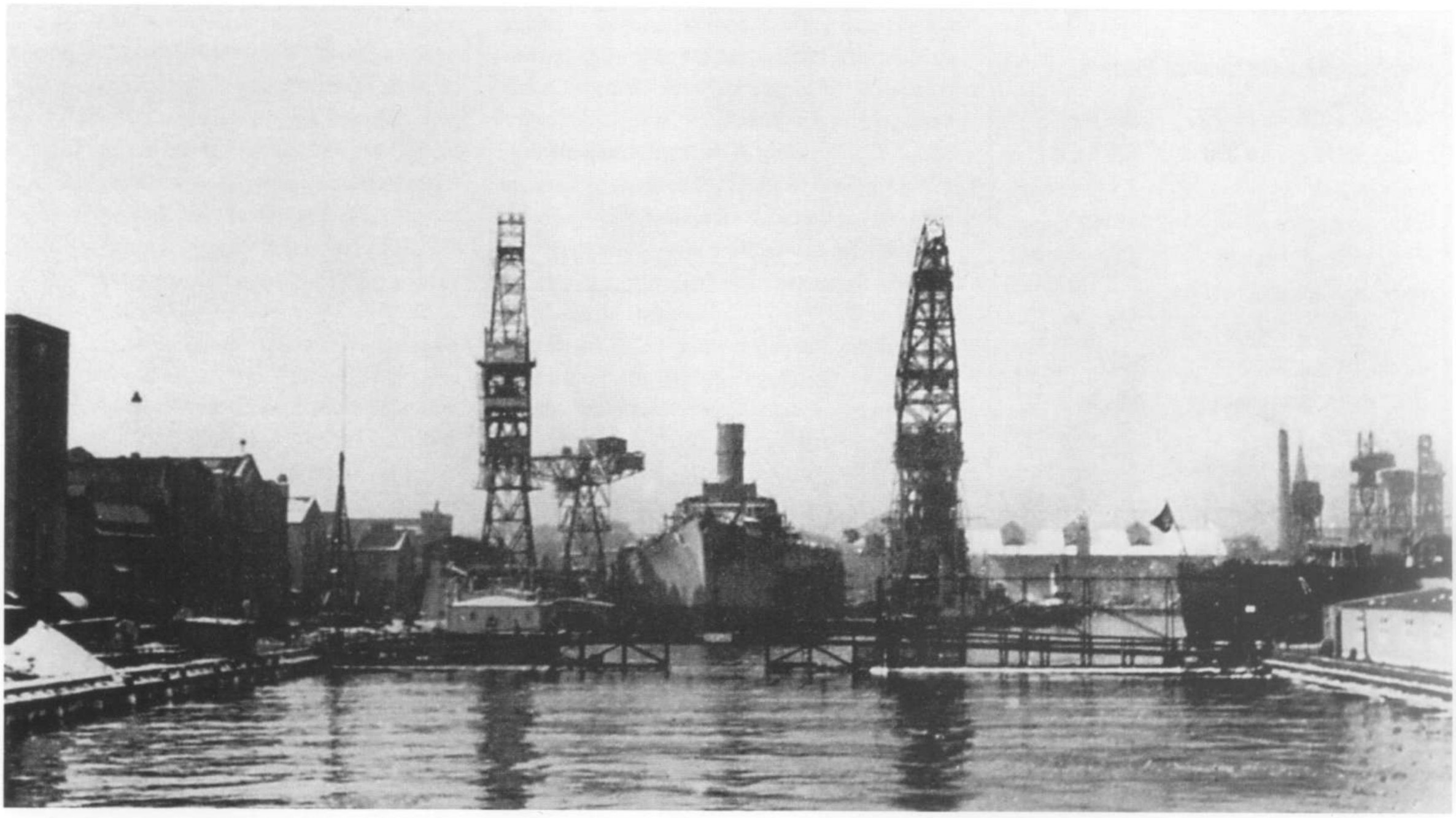
Wkrótce uzyskano zgodę na przekroczenie obowiązujących granic tonażowych. Doprowadziło to do rozpoczęcia prac studialnych nie tylko nad kalibrem artylerii głównej, ale przede wszystkim nad nowymi rodzajami napędów. Dla jednostki planowano napęd

Stary pancernik *Schleswig Holstein* po zakończeniu służby miał zostać zastąpiony przez pancernik *Tirpitz* — okręt nowocześniejszy o przynajmniej dwie generacje okrętów tej klasy. Na zdjęciu poniżej okręt wpływa w sierpniu 1939 roku do portu gdańskiego.

Old battleship *Schleswig-Holstein* was going to be replaced on conclusion of her service by *Tirpitz*, a two generations more modern ship of this type. Photo below shows old battlewagon putting into Gdańsk (Danzig) in August, 1939.

(ze zbiorów T. Klimczyka / courtesy of T. Klimczyk)





***Tirpitz* sfotografowany 2 lutego 1940 roku w trakcie prac wyposażeniowych w Wilhelmshaven.**
***Tirpitz* photographed at Wilhelmshaven on February 2, 1940, while fitting out.**

(NHC — NH 86214)

turbo-elektryczny o łącznej mocy przekraczającej 100.000 KM na wale, po rozdzieleniu go na trzy zespoły turbin. Dwa kotły i turbogenerator miały tworzyć jeden zespół napędowy i napędzać jedną śrubę. Zaletą zastosowania takiego układu było zainstalowanie turbiny o prostej konstrukcji umożliwiającej dokonywanie szybkiej zmiany prędkości i kierunku obrotów. Dzięki temu również znacznie skrócono długość wałów napędowych przyszłego pancernika.

Admirał Raeder na bieżąco prowadził rozmowy na temat prędkości maksymalnej przyszłych jednostek. 19 stycznia 1935 roku zdecydował, aby pancernik F został uzbrojony w działa kalibru 350 mm (zakładając charakterystykę dział jak w Tabeli 2), jak również zaakceptował napęd pancernika przez trzy zespoły turbin.

Grubość opancerzenia głównych barbet w projekcie została określona na 350 mm powyżej pokładu górnego oraz 320 mm poniżej pokładu. Maksymalna prędkość okrętu w tym czasie wynosiła nadal tylko 28 węzłów i była do zaakceptowania, przy przekroczeniu wyporności 35.000 ton. Admirał Raeder systematycznie domagał się od Biura Konstrukcyjnego, aby w projekcie pancernika F oraz jego dokumentach podawać nieprzekraczalną wyporność 35.000 ton. W tym okresie wszystkie typy wyporności przyszłej jednostki były przekroczone i wynosiły w przybliżeniu 39.000 ton. Ostatnie dokładne obliczenia masy kadłuba jednostek typu F były identyczne jak pancerników *Scharnhorst* oraz *Gneisenau* i ponownie zażądano zredukowania opancerzenia okrętu. Późniejsze zwiększenie wyporności w konsekwencji zwiększyło dotychczasowe maksymalne zanurzenie do dziesięciu metrów (kiedy jednostka była w pełni wyposażona). W tym czasie Biuro Konstrukcyjne pracujące nad projektem wraz z innymi departamentami domagało się uwzględnienia Wilhelmshaven jako głównej bazy pancerników i możliwości przejścia jednostek przez Kanał Kiloński, ograniczając wymiary kadłuba do 242 metrów długości, 36 metrów szerokości i dziesięciu metrów zanurzenia.

W marcu 1935 roku dyskutowano nad sprawą uzbrojenia okrętu w działa kalibru 380 mm, zakładając, że wkrótce nadarzy się okazja do złamania ograniczeń Traktatu Wersalskiego. Założenie uzbrojenia pancernika w tego typu działa zwiększało o dodatkową masę 1500 ton wyporność projektu, która zbliżyła się ostatecznie do granicy 42.000–42.500 ton. Tej poważnej nadwyżki wyporności powyżej 35.000 ton można było uniknąć, gdyby prędkość oraz opancerzenie pancernika zostały w sposób istotny zredukowane. Projekt natomiast przewidywał przekroczenie ograniczeń Traktatu Wersalskiego o 6000 ton. Jego realizacja doprowadziłaby do trudności manewrowych, jakie miałyby oba okręty na płytkich wodach niemieckich portów. Dlatego też Biuro Konstrukcyjne ponownie rozważyło możliwość uzbrojenia pancerników w działa kalibru 350 mm. Jednostka o wyporności 41.000 ton, uzbrojona w działa 350-milimetrowe i o maksymalnym zanurzeniu 9,25 metra, mogła się zmieścić w największą śluzę Wilhelmshaven. W przypadku uzbrojenia jednostki w działa 380 mm zwiększyłaby ona zanurzenie do 9,40 metra, co wykluczałoby przekroczenie śluz. Z kolei zredukowanie uzbrojenia stawiało pancernik w niekorzystnej sytuacji w stosunku do francuskiej *Dunkerque*. Rozważano umieszczenie dział kalibru 380 mm w potrójnych wieżach działowych, co nie było jednak możliwe przy aktualnej wyporności. Poszczególne warianty uzbrojenia pancernika, które brano pod uwagę, przedstawiono w Tabeli 3.

1 kwietnia 1935 roku admirał Raeder konsultował się z szefami głównych departamentów, podejmując decyzję o przekroczeniu wyporności jednostek typu F do wartości 41.000 ton, uzbrojeniu ich w osiem dział kalibru 350 mm, rozmieszczonych w czterech podwójnych wieżach działowych. Zamówienie na pierwszą jednostkę — pancernik F — postanowiono złożyć 1 kwietnia 1936 roku w stoczni Blohm & Voss w Hamburgu. Zakładano, że bieżące konferencje i traktaty zawarte pomiędzy głównymi państwami morskimi pozwolą wkrótce na zwiększenie kalibru dział nowych pancerników do 380 mm. Przekazano departamentowi uzbrojenia przystosowanie projektu pancernika do uzbrojenia go w nowy typ działa, w czasie nie dłuższym niż sześć miesięcy. W dniu 9 maja 1935 roku admirał Raeder zatwierdził koncepcję uzbrojenia przyszłych okrętów w działa 380-milimetrowe.

Biuro Konstrukcyjne opracowało cztery alternatywne projekty głównego napędu wraz z jego dokładnym rozmieszczeniem: pierwszy projekt przewidywał napęd zespołami turbin wysokiego ciśnienia przez dwanaście kotłów rozmieszczonych w sześciu kotłowniach w części dziobowej, przed pomieszczeniami turbin; drugi projekt przewidywał napęd zespołami turbin wysokiego ciśnienia przez dwanaście

3. Długość głównej śluzy w bazie Wilhelmshaven wynosiła 250 metrów, jej północne wrota miały maksymalną szerokość wynoszącą 38 metrów, południowe wrota tylko 33 metry, głębokość śluzy wynosiła maksymalnie około dziesięciu metrów (wartość ta była zmienna w zależności od wysokości przypływów).

TABELA 3.

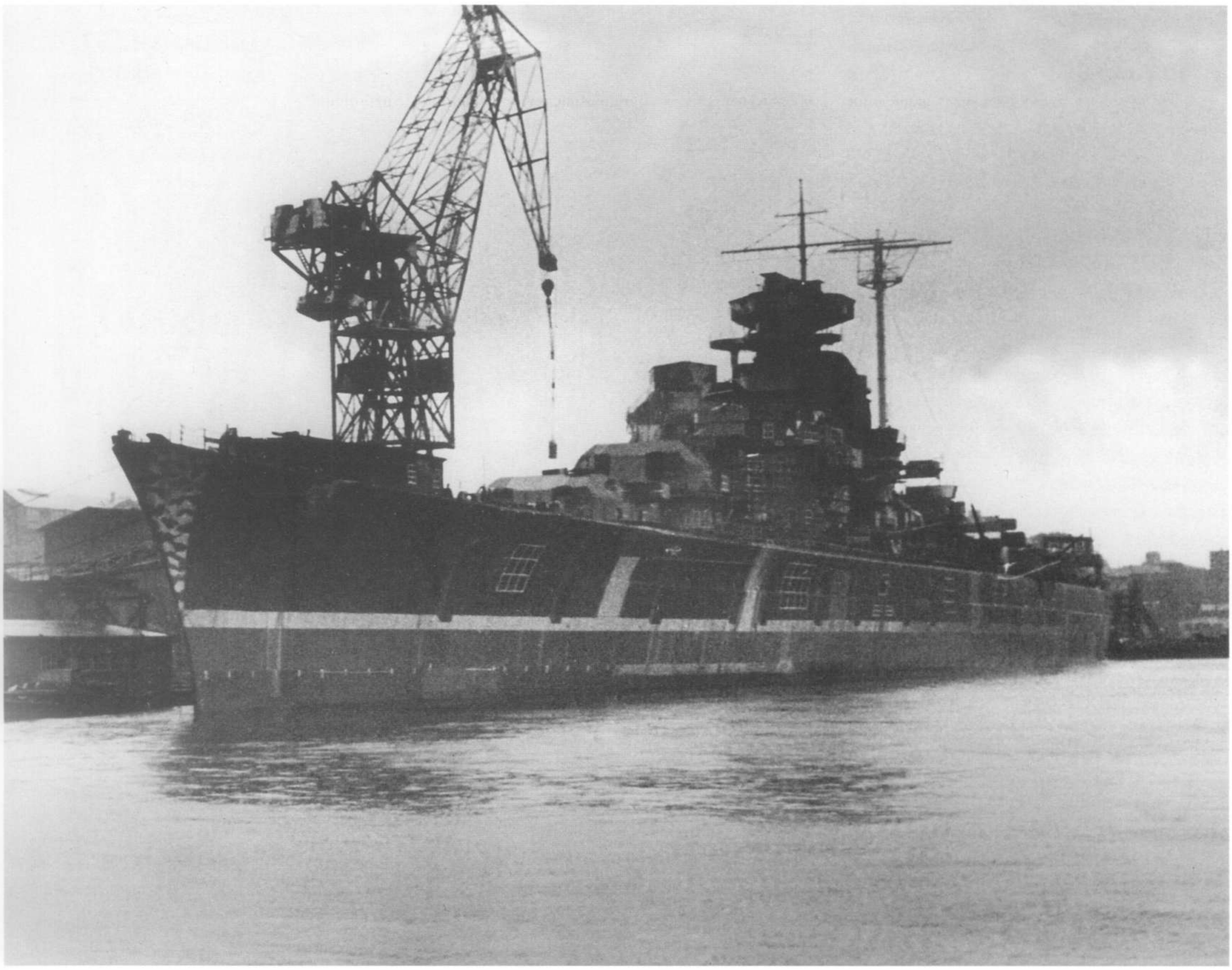
Charakterystyka porównawcza pancernika projektu F dla alternatywnego uzbrojenia

A. dla uzbrojenia 8 x 350 mm			**B. dla uzbrojenia 8 x 380 mm**		
	planowany	*zredukowany*		*planowany*	*zredukowany*
pancerz boczny	320 mm	290 mm	pancerz boczny	320 mm	260 mm
pancerz części dziobowej	70 mm	70 mm	pancerz części dziobowej	70 mm	70 mm
pancerz części rufowej	90 mm	80 mm	pancerz części rufowej	90 mm	80 mm
barbety artylerii głównej	320 mm	290 mm	barbety artylerii głównej	320 mm	255 mm
barbety artylerii średniej	150 mm	125 mm	barbety artylerii średniej	150 mm	125 mm
stanowisko dowodzenia	350 mm	350 mm	stanowisko dowodzenia	350 mm	350 mm
gródź torpedowa	45 mm	45 mm	gródź torpedowa	45 mm	45 mm
pancerz nad kom. amunicyjnymi	100 mm	90 mm	pancerz nad kom. amunicyjnymi	100 mm	90 mm
pancerz nad maszyną sterową	100 mm	85 mm	pancerz nad maszyną sterową	100 mm	85 mm
pokład górny	50 mm	45 mm	pokład górny	50 mm	45 mm
wyporność	41.000 Ts	39.000 Ts	wyporność	43.000 Ts	39.800 Ts
zanurzenie konstrukcyjne	9,25 m	8,80 m	zanurzenie konstrukcyjne	9,40 m	8,80 m
długość na KLW	243 m	243 m	długość na KLW	250 m	250 m
szerokość	36 m	36 m	szerokość	36 m	36 m
planowana prędkość	27 / 28 w	28 w	planowana prędkość	27 / 28 w	28 w [3]

Prace wyposażeniowe *Tirpitza* w Wihelmshaven.

Fitting out of *Tirpitz* at Wilhelmshaven.

(IWM — MH 7123)



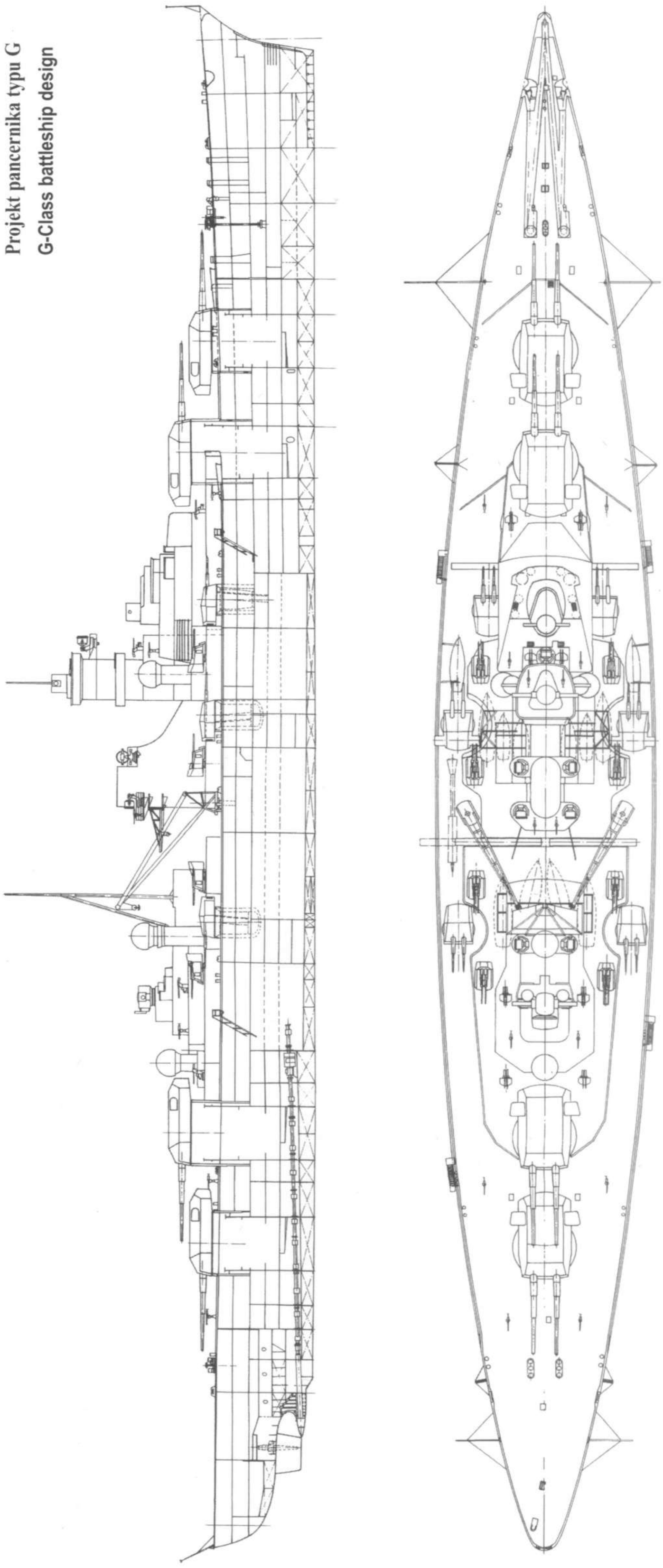
kotłów rozmieszczonych w trzech kotłowniach w części dziobowej, przed pomieszczeniami turbin; trzeci wariant zakładał napęd zespołami turbin wysokiego ciśnienia przez dwanaście kotłów rozmieszczonych w jednym pomieszczeniu kotłowni pomiędzy pomieszczeniami turbin; ostatni projekt przewidywał napęd turbo-elektryczny. Biuro Konstrukcyjne uważało, że najlepszym rozwiązaniem kwestii napędu dla jednostki jest drugi projekt, rezygnując jednocześnie z ostatniego, który odrzucono ze względu na masę jednostki. Zostało to szczegółowo zaznaczone na rysunkach projektów A–3/A–6, w których zaproponowano rozmieszczenie siłowni okrętowej oraz kilka wariantów średniej artylerii, włączając ich zainstalowanie w kazamatach. Późniejsze rysunki projektu od A–7 do A–9 dokładnie przedstawiały warianty rozmieszczenia pomieszczeń generatorów (wersja TE) i wież dział kalibru 150 mm rozmieszczonych w kazamatach.

Drugi projekt pancernika przewidywał napęd okrętu trzema zespołami turbin parowych o łącznej mocy 115.000 SHP, pozwalającej na uzyskanie prędkości 28 węzłów. Zaprojektowane w nim zbiorniki paliwa mogły pomieścić w sumie około 8000 ton paliwa. Długość okrętu na linii wodnej miała wynosić 241,5 metra, całkowita 245,2 metra przy szerokości 36 metrów. Średnia artyleria powinna składać się z czterech podwójnych wież działowych C/34 kalibru 150 mm oraz czterech pojedynczych dział 150-milimetrowych w wieżach MPL C/20. Projekt trzeci A–3 zakładał średnią artylerię pancernika składającą się z dwunastu dział C/28 kalibru 150 mm w całości rozmieszczonych w kazamatach. Czwarty projekt A–4 przedstawiał zainstalowanie wszystkich dział kalibru 150 mm w podwójnych wieżach LC/34, z których jedna była rozmieszczona na pokładzie nadbudówki. Piąty projekt A–5 był podobny do drugiego, przewidywał jednak napęd turbo-elektryczny pancernika.

Niebawem możliwość rozmieszczenia dział w kazamatach została poddana pod dyskusję i w rezultacie definitywnie odrzucona. Zdecydowano się na ponowne zwiększenie opancerzenia okrętu. Powyżej głównego pasa przewidywano pancerz o grubości 150 mm, rozciągający się do górnego pokładu. Wprowadzono w ten sposób szczelną cytadelę, która chroniła średnią artylerię zainstalowaną w wieżach. To rozwiązanie pozwoliło uniknąć instalowania kazamat, które w przypadku złych warunków atmosferycznych były systematycznie zalewane przez wodę. Określenie wysokości cytadeli należało poddać testom i przygotować różne warianty, przy założeniu, że będzie się ona rozciągała na większej długości okrętu. Analizowano cytadelę obejmującą nie tylko cztery wieże artylerii głównej, ale również magazyny amunicyjne. Rozważano także warianty osłaniające tylko wieże A i D oraz powstał jeden projekt z cytadelą tylko pomiędzy wieżami B i C.

7 czerwca 1935 roku podczas konferencji omawiano warianty średniej artylerii, również kontynuowano rozmowy na temat napędu głównego pancernika. W tym czasie pozytywnie zdał egzamin napęd turbo-elektryczny zainstalowany na statku pasażerskim *Scharnhorst*. Ponownie więc rozważono propo-

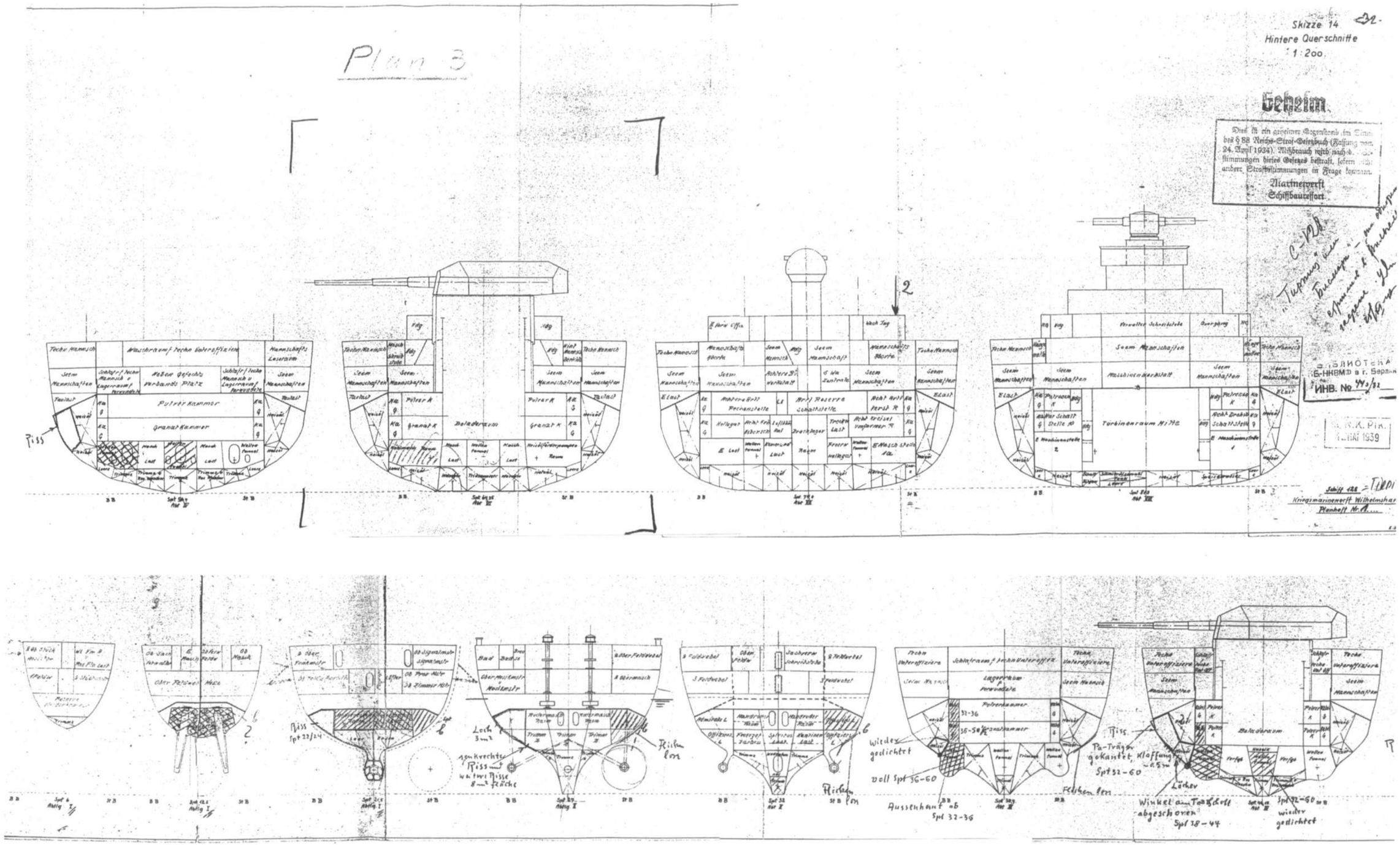
Projekt pancernika typu G
G-Class battleship design

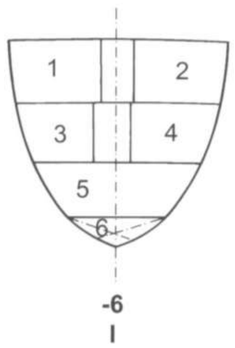


Fragment rysunkow z dokumentacji projektu pancernika G z naniesionymi poprawkami przez konstruktorow. Ciekawostka tych rysunkow sa umieszczone w prawym rogu rosyjkie pieczatki swiadczace o przejeciu tej dokumentacji pancernika *Tirpitz* przez Rosjan.

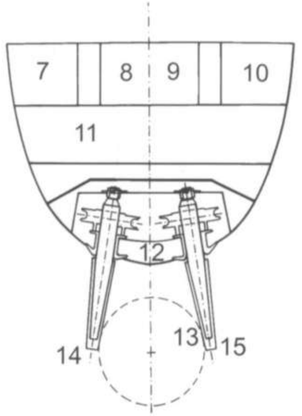
Part of blueprints for the G Class battleship with amendments made by the designers. Note Russian stamps in the right corner — indicating that the Tirpitz drawings were captured by the Soviets.

(ze zbiorow S. Breyera / courtesy of S. Breyer)

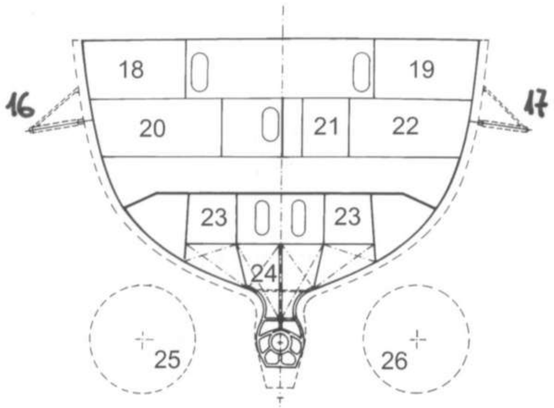




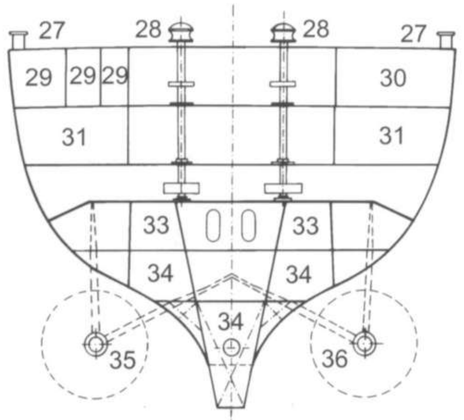
-6
I



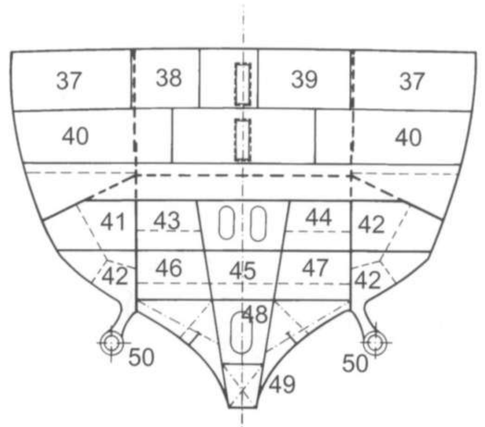
12,5
I



21,5
I



27,0
II



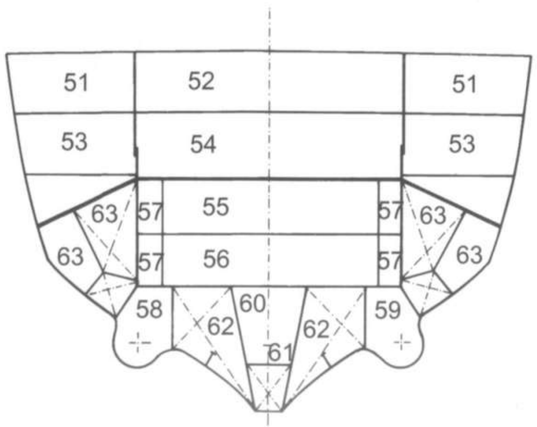
32,0
II

G-Class battleship project — list of compartments (original names — in German)

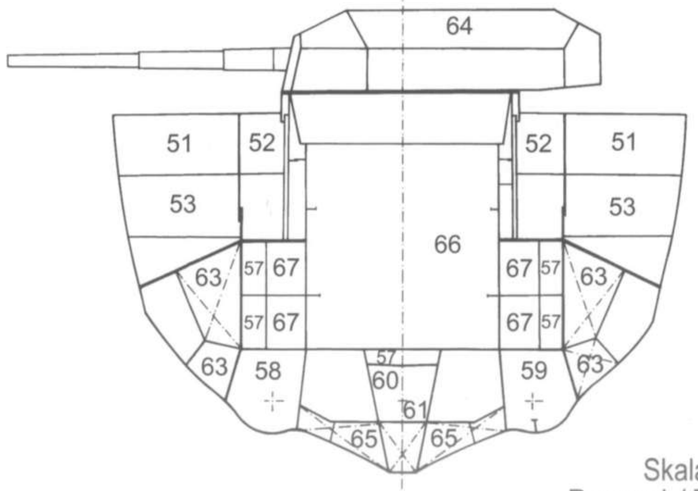
1. *Unterkunft für zwei Oberstückmeister*
2. *Unterkunft Waffenleitvormann achtern und Reserve-Flak-Leiter*
3. *Unterkunft für einen Feldwebel*
4. *Unterkunft für zwei Stückmeister*
5. *Reserve-Kleiderkammer*
6. *Trimmzelle*
7. *Raum Obersachverwalter*
8. *Unterkunft E-Maschinist(en)*
9. *Unterkunft Oberverwaltungsfeldwebel*
10. *Unterkunft Obermaschinist(en)*
11. *Portepeeunteroffiziersmesse*
12. *Rudergeschirr-Raum*
13. *Mittelschraube*
14. *Backbordruder*
15. *Steuerbordruder*
16. *Schraubenschutz Backbord*
17. *Schraubenschutz Steuerbord*
18. *Unterkunft für zwei Oberfunkmeister*
19. *Unterkunft Obersignalmeister/Signalmeister*
20. *Anrichte Portepeeunteroffiziersmesse*
21. *Lüfterraum*
22. *Raum Oberproviantmeister/Oberzimmermeister*
23. *Rudergeschirr-Raum*
24. *Leerzelle*
25. *Backbordschraube*
26. *Steuerbordschraube*
27. *Poller*
28. *Heckspill Backbord und Steuerbord*
29. *Bade- und Duschräume*
30. *Unterkunft für zwei Oberfeldwebel*
31. *Unterkunft für Obermusikmeister/Musikmeister*
32. *Unterkunft für zwei Obermaschinisten*
33. *Rudermaschinenraum Backbord und Steuerbord*

Projekt pancernika G — układ pomieszczeń

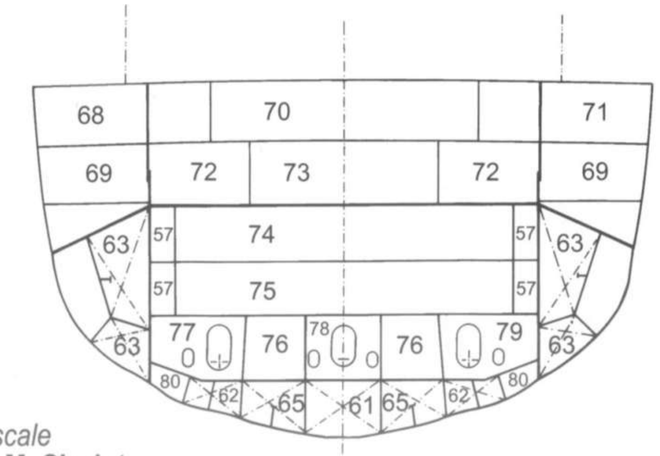
1. Kwatera dla dwóch starszych zbrojmistrzów
2. Kwatera kierownika broni rufowej i kierownika rezerwowej broni plot
3. Kwatera dla jednego bosmana
4. Kwatera dla dwóch zbrojmistrzów
5. Pomieszczenie odzieży rezerwowej
6. Zbiornik wyrównawczy
7. Pomieszczenie zarządzającego odzieżą
8. Kwatera elektryka (ów)
9. Kwatera starszego bosmana
10. Kwatera głównego mechanika (ów)
11. Messa dla chorążych
12. Pomieszczenie urządzenia sterowego
13. Śruba środkowa
14. Ster LB
15. Ster PB
16. Osłona śruby LB
17. Osłona śruby PB
18. Kwatera dla dwóch operatorów radiowych
19. Kwatera dla głównego sygnalisty
20. Pentra mesy dla chorążych
21. Pomieszczenie wentylatorów
22. Pomieszczenie głównego intendenta
23. Pomieszczenie urządzenia sterowego
24. Pusta kabina
25. Śruba LB
26. Śruba PB
27. Poler
28. Pachoł PB i LB – kabestan rufowy
29. Łaźnia i prysznice
30. Kwatera dla dwóch bosmanów
31. Kwatera dla gł. kapelmistrza
32. Kwatera dla dwóch gł. mechaników (ofic.)
33. Pomieszczenie dla maszyny sterów LB i PB
34. Zbiornik wyrównawczy



38,9
III

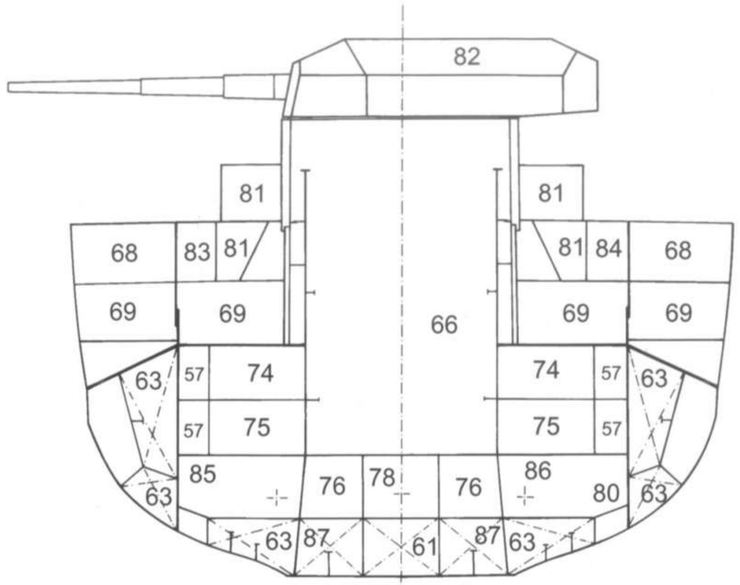


46,15
IV

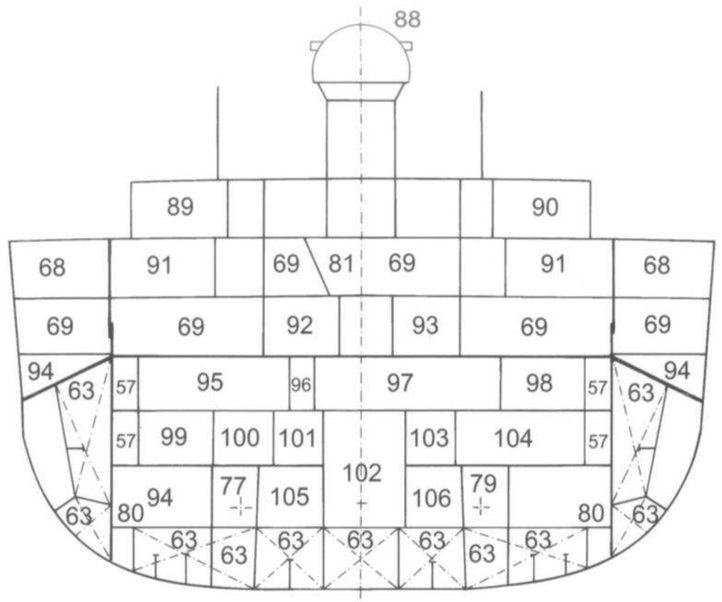


56,4
IV

Skala 1 : 400 *scale*
Rysował / *Traced by:* **M. Skwiot**

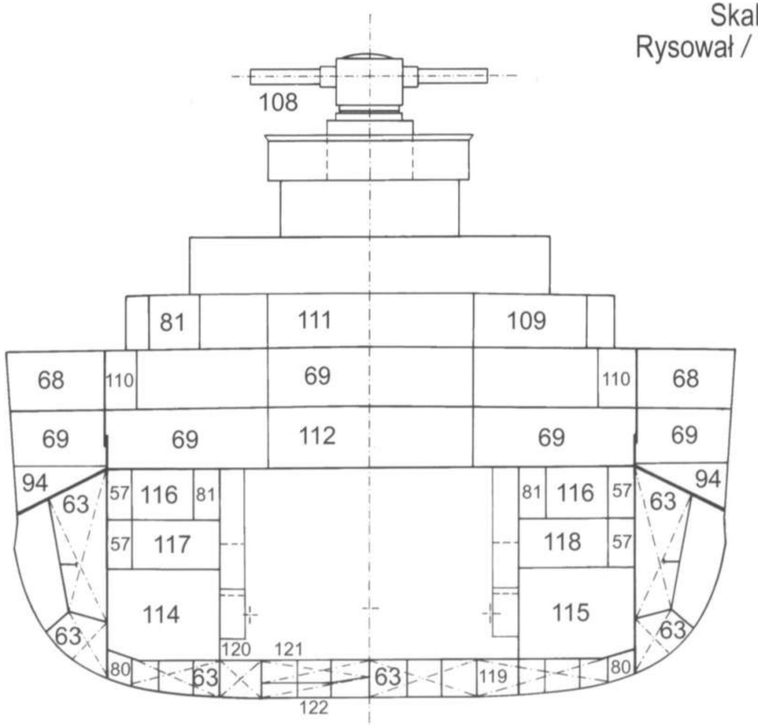


64,35
VI

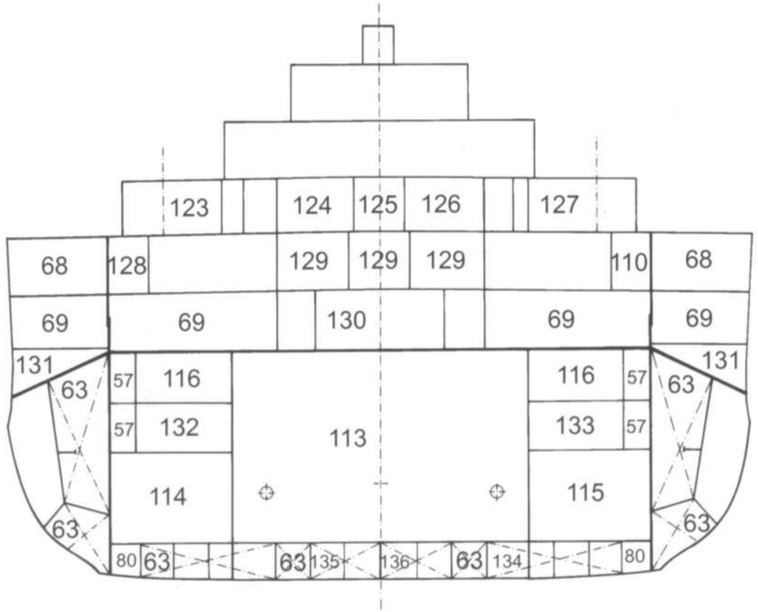


71,8
VII

Skala 1 : 400 *scale*
Rysował / *Traced by:* **M. Skwiot**

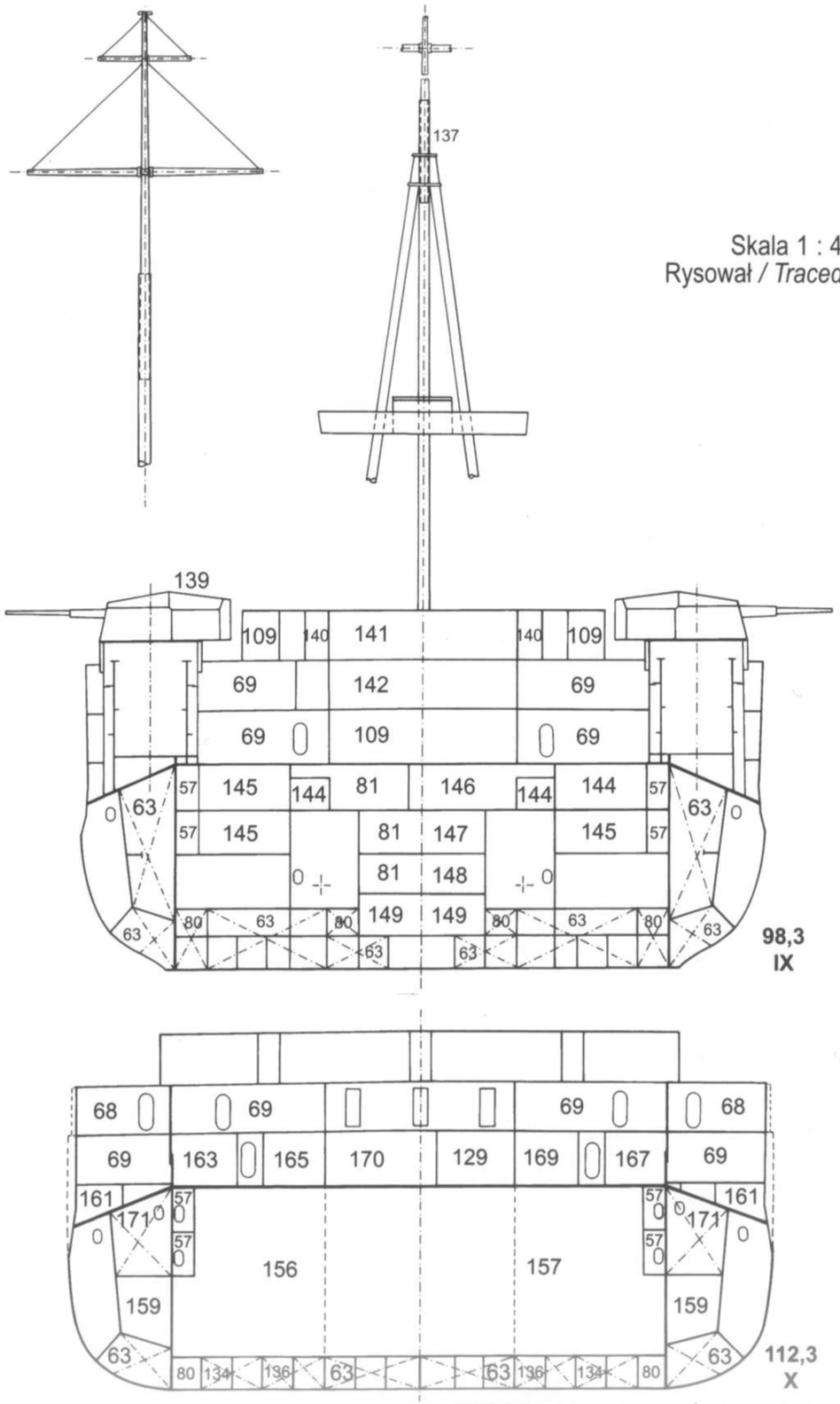


81,3
VIII

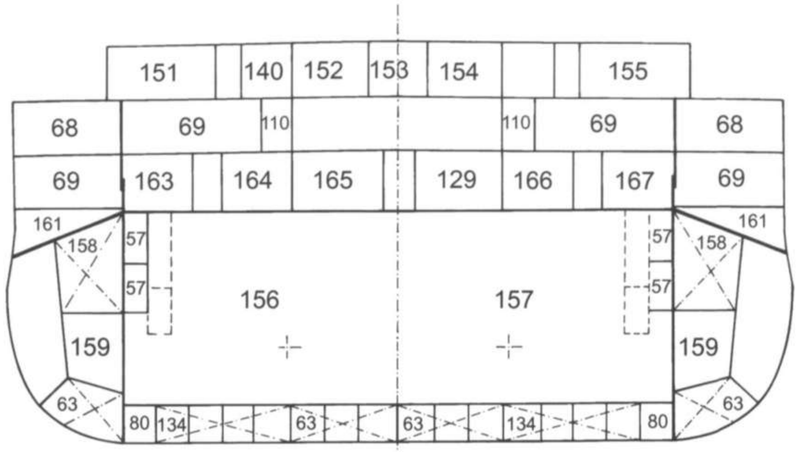


90,3
VIII

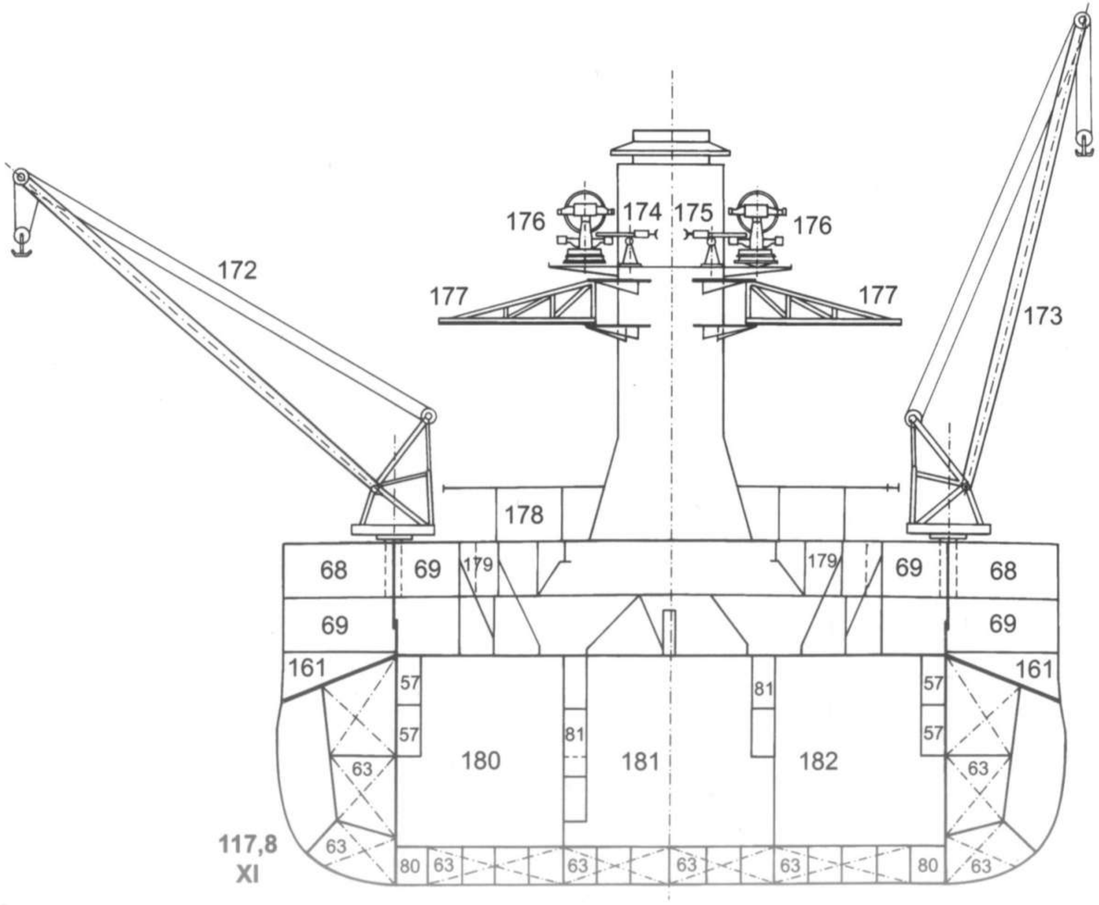
34. *Trimmzelle*
35. *Backbord-Wellenbock*
36. *Steuerbord-Wellenbock*
37. *Unterkunft für zwei Feldwebel*
38. *Unterkunft für Oberfeldwebel*
39. *Schreibstube Sachverwalter*
40. *Unterkunft für drei Feldwebel*
41. *Admiralslast*
42. *Offizierslast*
43. *Handruderraum Backbord*
44. *Handruderraum Steuerbord*
45. *Spirituslast*
46. *Raum für feuergefährliche Farben*
47. *Kantinenlast*
48. *Wellentunnel Mittelwelle*
49. *Trimmzelle*
50. *Wellenbock Backbord und Steuerbord*
51. *Wohndeck technische Unteroffiziere*
52. *Schlafraum technische Unteroffiziere*
53. *Deck seemännische Mannschaften*
54. *Lagerraum für Verwundete*
55. *Pulverkammer*
56. *Granatkammer*
57. *Kabelführungsbahnen*
58. *Wellentunnel Backbordwelle*
59. *Wellentunnel Steuerbordwelle*
60. *Wellentunnel Mittelwelle*
61. *Trimmzelle*
62. *Trimmzelle*
63. *Heizölbunker*
64. *38-cm-Turm*
65. *Trimm- und Reservewaschwasserzelle*
66. *Beladeraum*
67. *Pulverkammer*
68. *Deck technische Mannschaften*
69. *Deck seemännische Mannschaften*
70. *Waschraum technische Unteroffiziere*
71. *Mannschaftsleseraum*
72. *Schlafraum technische Mannschaften und Lagerraum für Verwundete*
73. *Nebengefechtsverbandsplatz*
74. *Pulverkammer*
75. *Granatkammer*
76. *Maschinenlast*
77. *Wellentunnel Backbordwelle*
78. *Wellentunnel Mittelwelle*
79. *Wellentunnel Steuerbordwelle*
35. LB podpora wału śrubowego LB
36. PB podpora wału śrubowego PB
37. Kwatera dla dwóch bosmanów
38. Kwatera dla dwóch st. bosmanów
39. Kancelaria zarządzającego odzieżą
40. Kwatera dla trzech bosmanów
41. Pomieszczenie dla bagażu admirała
42. Pomieszczenie dla bagażu oficerów
43. Pomieszczenie ręcznego sterowania LB
44. Pomieszczenie ręcznego sterowania PB
45. Magazyn spirytusu
46. Pomieszczenie dla farb łatwopalnych
47. Magazyn kantyny
48. Tunel wału środkowego
49. Zbiornik wyrównawczy
50. Podpora wału LB i PB
51. Pomieszczenia podoficerów technicznych
52. Pomieszczenie sypialne podoficerów technicznych
53. Pomieszczenia załogi pokładowej
54. Pomieszczenie dla rannych
55. Magazyn prochu
56. Magazyn pocisków
57. Pomieszczenia z torami kablowymi
58. Tunel wału LB
59. Tunel wału PB
60. Tunel wału środkowego
61. Zbiorniki wyrównawcze
62. Zbiorniki wyrównawcze
63. Zbiornik oleju opałowego
64. Wieża ciężkiej artylerii
65. Zbiornik wyrównawczy i rezerwowy wody do mycia
66. Pomieszczenie ładunkowe
67. Magazyn prochu
68. Pomieszczenie załogi technicznej
69. Pomieszczenie załogi (marynarzy)
70. Umywalnia podoficerów technicznych
71. Czytelnia załogi
72. Pomieszczenie sypialne załogi technicznej i pomieszczenie dla rannych
73. Sala opatrunkowa pierwszej pomocy
74. Magazyn prochu
75. Magazyn pocisków
76. Magazyn maszynowni
77. Tunel wału LB wału
78. Tunel wału środkowy
79. Tunel wału PB wału
80. Pomieszczenie puste
81. Zejściówka



Skala 1 : 400 *scale*
Rysował / *Traced by:* **M. Skwiot**



106,8
X

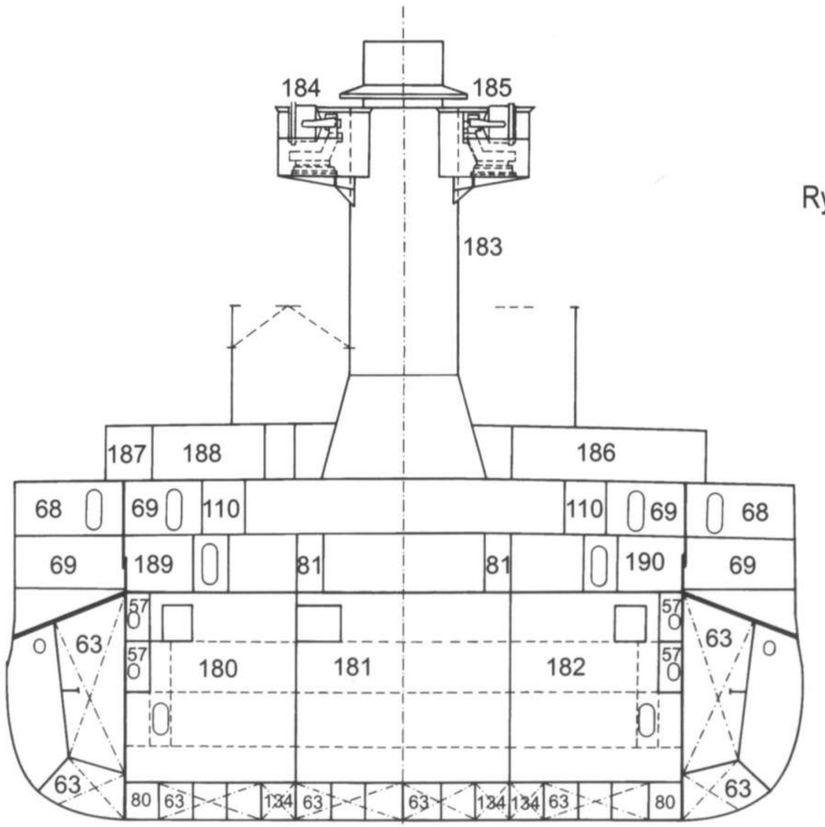


117,8
XI

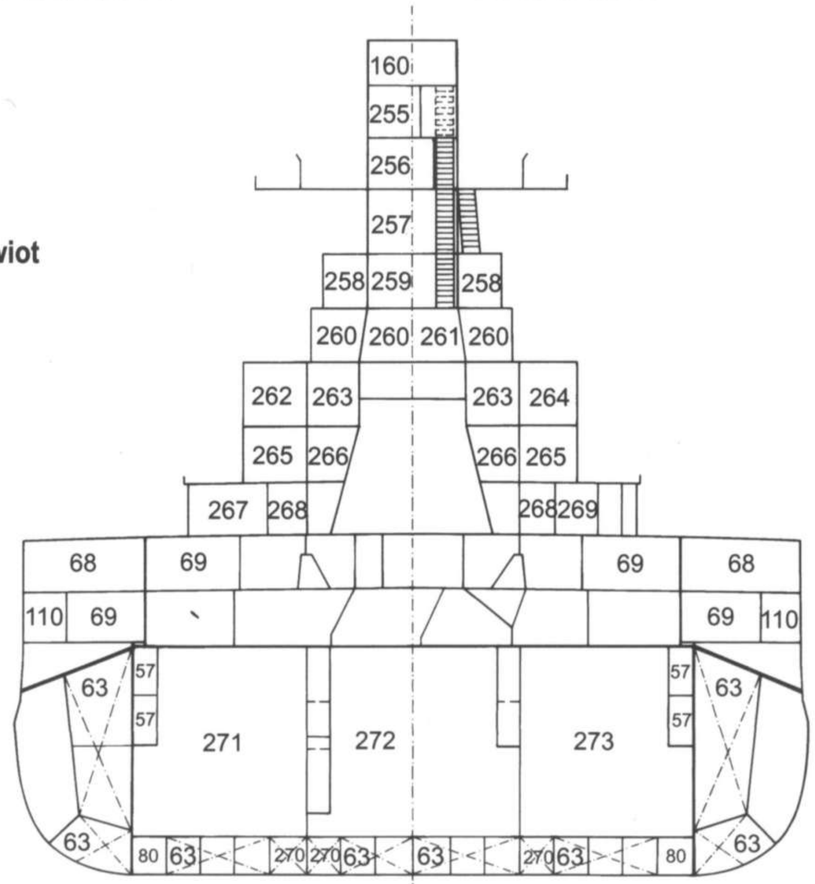
80. *Leerzelle*
81. *Niedergang*
82. *38-cm-Turm C*
83. *Maschinenschreibstube*
84. *Hintere Anrichte für Mannschaften*
85. *Kühlmaschinenraum*
86. *Heizölförderpumpenraum*
87. *Waschwasserzelle*
88. *achterer Flakleitstand*
89. *Unterkunft II. Verwaltungsoffizier (II. VO)*
90. *Unterkunft Wachingenieur*
91. *Mannschaftsaborte*
92. *achtere BÜ-Werkstatt*
93. *Schiffs-Wachzentrale*
94. *E-Last*
95. *achtere Artillerie-Rechenstelle*
96. *Lüfterschacht/-kanal*
97. *Reserve-Artillerieschaltstelle*
98. *achterer Artillerie-Verstärkerraum*
99. *Hellegat*
100. *achtere Artillerie-Nebenschaltstelle*
101. *Luftkühlanlage*
102. *Drucklagerraum Mitte*
103. *Trockenlast*
104. *achterer Kreiselumformerraum*
105. *Kommandantenlast*
106. *Feuerwerker-Hellegat*
107. *E-Maschinenstelle (WE - E-Werk 1)*
108. *achterer Kommandostand mit 10,5-m-Basisgerät*
109. *Quergang*
110. *Hängemattenraum*
111. *Verwaltungsschreibstube*
112. *Maschinenwerkstatt*
113. *Turbinenraum Mitte*
114. *E-Maschinenstelle 2 (E-Werk 2)*
115. *E-Maschinenstelle 1 (E-Werk 1)*
116. *Patronenkammer*
117. *Havarie-Schaltstelle*
118. *achtere Drehstromschaltstelle*
119. *Speisewasserzelle*
120. *Zelle für ölhaltiges Bilgenwasser*
121. *Schmierölsammeltank*
122. *Leerzelle*
123. *Unterkunft Verbandsarzt*

82. Wieża ciężkiej artylerii C
83. Kancelaria mechaników
84. Pentra załogowa
85. Maszynownia chłodni
86. Pompy podajace olej opałowy
87. Pomieszczenie wody do prania
88. Stanowisko kierującego rufowym ogniem plot
89. Kwatera II oficera
90. Kwatera inżyniera wachtowego
91. WC załogi
92. Warsztat rufowy
93. Okrętowa centrala wachtowa
94. Magazyn dla elektryków
95. Rufowa centrala przeliczników
96. Kanały wentylacyjne
97. Dyspozytornia artylerii rezerwowej
98. Rufowe pomieszczenie zasilania artylerii
99. Świetlik
100. Pomocnicza dyspozytornia artylerii rufowej
101. Urządzenia powietrza chłodzącego
102. Magazyn
103. Magazyn suchej odzieży
104. Rufowe przetwornice napięcia
105. Pomieszczenie bagażowe komendanta
106. Świetlik pomieszczenia pirotechnika
107. Elektrownia nr 1
108. Rufowe stanowisko dowodzenia z dalmierzem 10,5 m
109. Korytarz poprzeczny
110. Pomieszczenie hamaków
111. Pokój pisarzy dowództwa
112. Warsztat maszynowy (ślusarki)
113. Środkowe pomieszczenie turbin
114. Elektrownia 2
115. Elektrownia 1
116. Pomieszczenie naboi
117. Stanowisko przełączników awaryjnych
118. Rufowa rozdzielnia prądu trójfazowego
119. Zbiorniki wody pitnej
120. Zbiorniki zaolejonej wody zęzowej
121. Zbiornik zuzytego oleju smarnego
122. Puste pomieszczenie
123. Kabina lekarza opatrunkowego
124. WC dla oficerów

Skala 1 : 400 *scale*
Rysował / *Traced by:* **M. Skwiot**

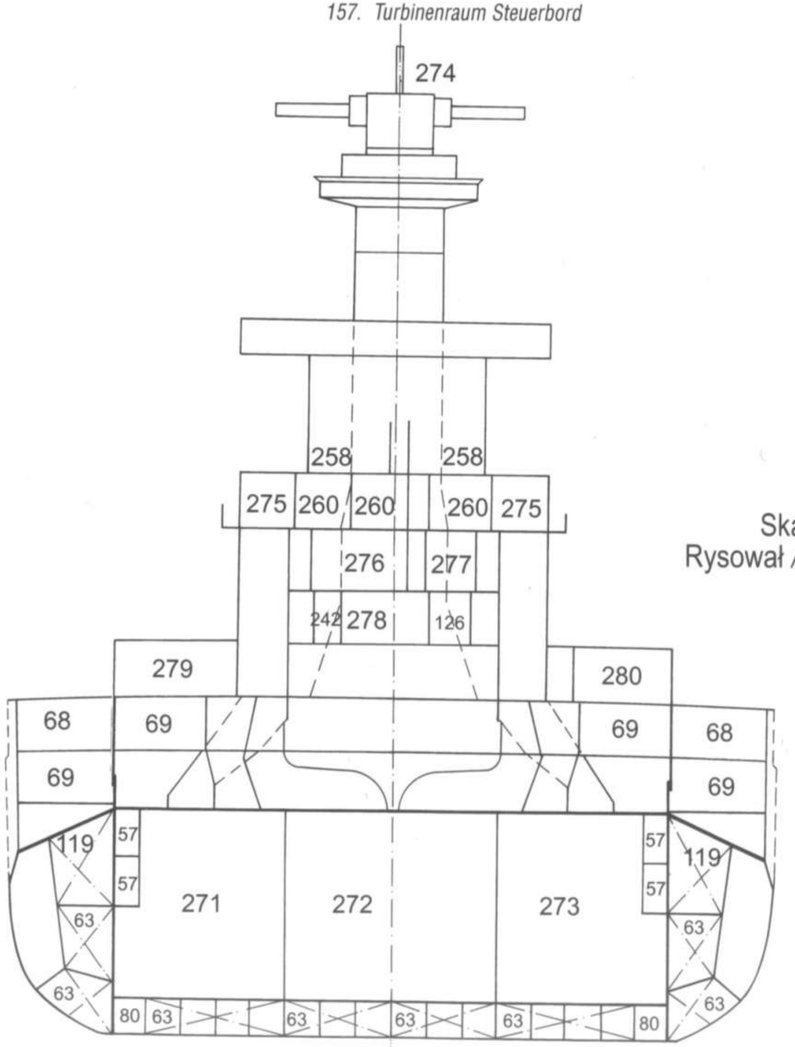


126,3
XI



134,1
XIII

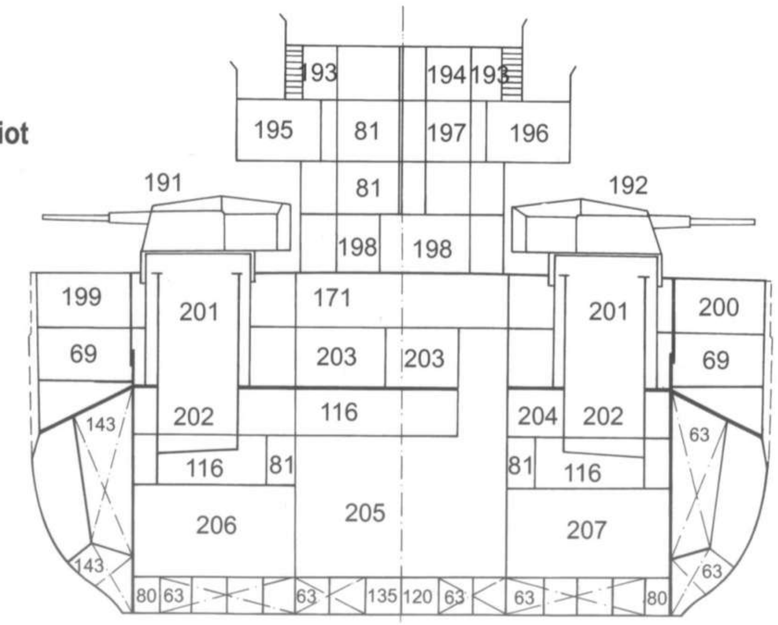
124. *Offiziersaborte*
125. *Fernschreibstelle*
126. *Offiziersbad*
127. *Arbeitsraum Erster Offizier (IO)*
128. *Raum für Selterswasserapparat*
129. *Hellegat*
130. *Maschinen-Hellegat*
131. *Bierlast*
132. *achterer Regelmaschinenraum*
133. *achtere Mutterrichtanlage*
134. *Überlaufzelle*
135. *Kondensatzelle*
136. *Kondensatpumpenraum*
137. *Großmast*
138. *Beiboote*
139. *15-cm-Türme Backbord III und Steuerbord III*
140. *Lüfterraum*
141. *Offiziersmesse*
142. *Geschirrspülmaschinenraum*
143. *Dieselkraftstoffbunker (Treiböl)*
144. *Rohrgang*
145. *Granat- und Pulverkammer*
146. *10,5-cm-Patronenkammer*
147. *achtere Flak-Rechenstelle*
148. *achtere Flak-Schaltstelle*
149. *Gang*
150. *Fahrtmeßanlage*
151. *Unterkunft Leitender Ingenieur (LI)*
152. *Anrichte Offiziersmesse*
153. *Vorraum Offiziersmesse*
154. *Besprechungsraum*
155. *Unterkunft Verbands-Ingenieur*
156. *Turbinenraum Backbord*
157. *Turbinenraum Steuerbord*



141,6
XIII

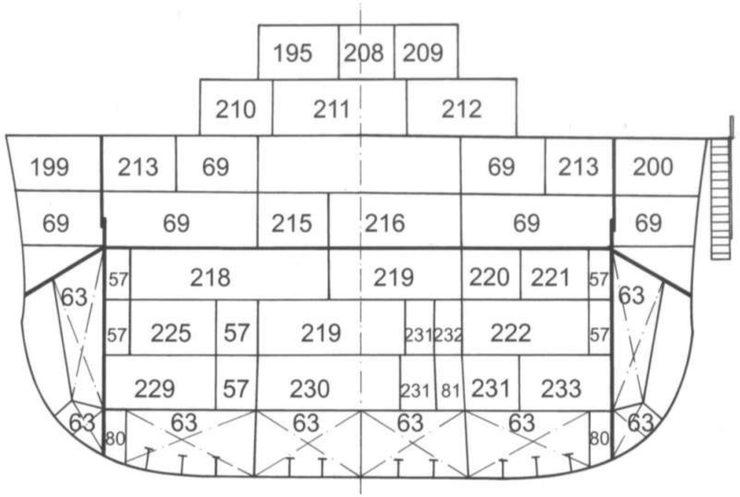
Skala 1 : 400 *scale*
Rysował / *Traced by:* **M. Skwiot**

125. Stacja dalekopisów
126. Łaźnia oficerska
127. Pomieszczenie robocze I oficera
128. Pomieszczenie aparatury wody sodowej
129. Świetlik
130. Świetlik maszynowni
131. Magazyn piwa
132. Rufowe pomieszczenie regulatorów
133. Rufowe urządzenie kierunkowe
134. Zbiornik przelewowy
135. Zbiornik skroplin
136. Pompownia skroplin
137. Maszt główny
138. Łodzie komunikacyjne
139. Wieże artylerii średniej 15 cm lewa i prawa burta 3
140. Wentylatornia
141. Mesa oficerska
142. Pomieszczenie pomp spłukujących
143. Zbiornik oleju napędowego diesli
144. Przejście rur i korytarz
145. Magazyn prochu i pocisków
146. Magazyn naboi 105 mm
147. Rufowa centrala przeliczników artylerii plot
148. Rufowa tablica rozdzielcza artylerii plot
149. Przejście
150. Urzadzenie pomiaru odległości
151. Kwatera pierwszego oficera mechanika
152. Rufowa pentra oficerska
153. Przedpokój mesy oficerskiej
154. Pomieszczenie nasłuchu rozmów
155. Kwatera zbiorcza mechaników
156. Pomieszczenie turbin LB
157. Pomieszczenie turbin PB
158. Zbiornik oleju smarnego
159. Zbiornik oleju napędowego dla samolotów
160. Pokój meldunków lotników
161. Magazynek maszynowni
162. Pomieszczenie radio C
163. Warsztat naprawczy artylerii
164. Warsztat bosmański
165. Świetlik
166. Warsztat naprawczy artylerii
167. Kuźnia
168. Hangar
169. Spawalnia
170. Świetlik pomieszczenia pomp
171. Przejście
172. Dźwig LB
173. Dźwig PB
174. Stanowiska 2 cm artylerii plot na platformie komina LB
175. Stanowiska 2 cm artylerii plot na platformie komina PB
176. Stanowisko kierowania artylerii plot LB i PB na platformie komina
177. Dźwig obrotowy LB, PB, płaszcz komina
178. Kuchnia oficerska
179. Wentylatornia
180. Pomieszczenie kotłów LB 1
181. Pomieszczenie kotłów środek 1
182. Pomieszczenie kotłów PB 1
183. Płaszcz kominowy

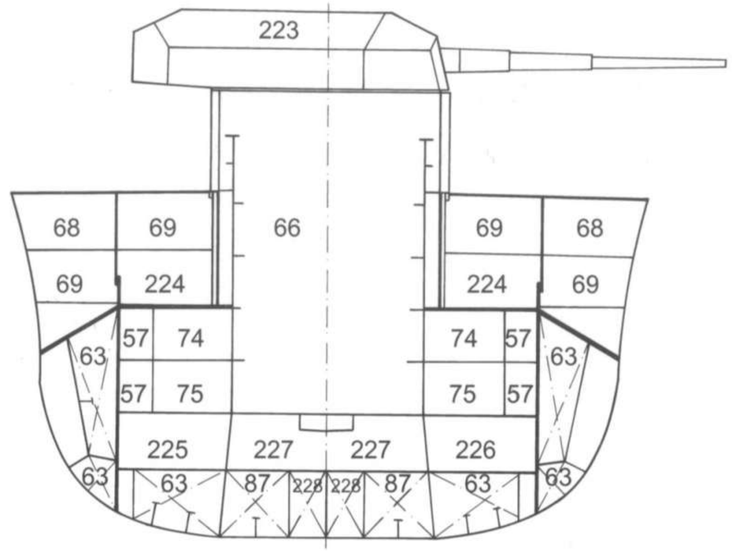


150,1
XIV

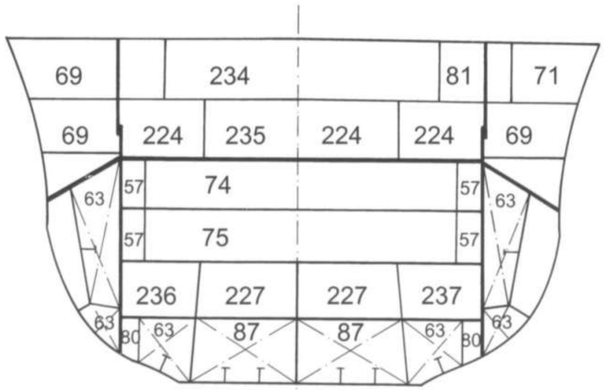
Skala 1 : 400 *scale*
Rysował / *Traced by:* **M. Skwiot**



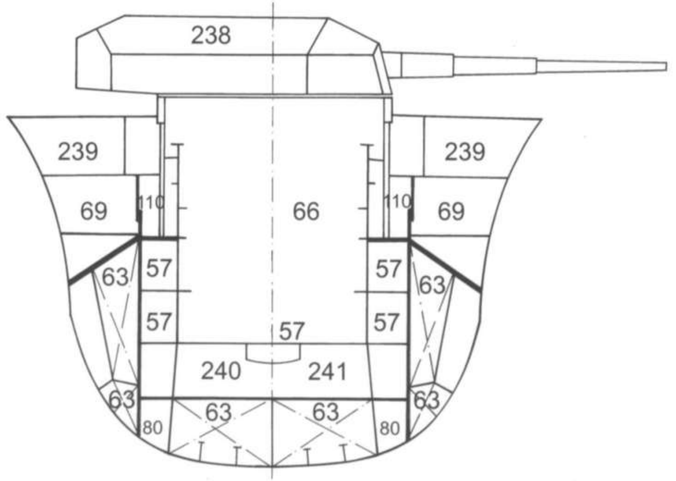
161,6
XV



174,3
XVI



183,2
XVII

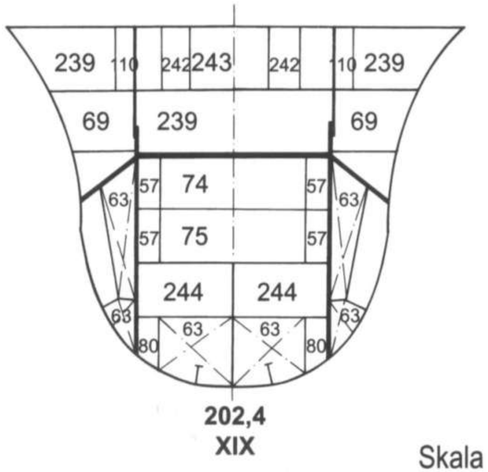


192,3
XVIII

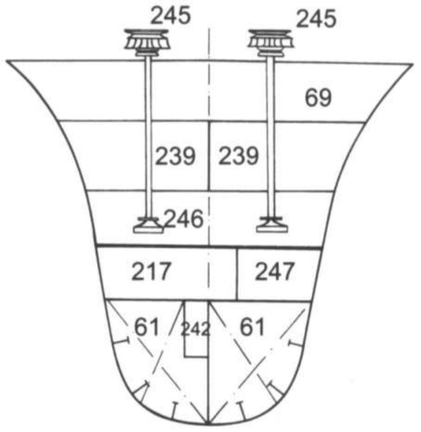
158. *Schmieröltank*
159. *Flugzeugtreibstoff*
160. *Luftmelderaum*
161. *Maschinenlast*
162. *Funkraum C*
163. *Artillerie-Werkstatt*
164. *Bootsmannswerkstatt*
165. *Artillerie-Hellegat*
166. *Artillerie-Reparaturwerkstatt*
167. *Schmiede*
168. *Hangar*
169. *Schweißerei*
170. *Pumpenmeister-Hellegat*
171. *Quergang*
172. *Kran Backbord*
173. *Kran Steuerbord*
174. *2-cm-Flak Backbord-Schornsteinplattform*
175. *2-cm-Flak Steuerbord-Schornsteinplattform*
176. *Flak-Leitgerät Backbord und Steuerbord, Schornsteinplattform*
177. *Drehkran Backbord und Steuerbord, Schornsteinmantel*
178. *Offiziersküche*
179. *Lüfterraum*
180. *Kesselraum Backbord 1*
181. *Kesselraum Mitte 1*
182. *Kesselraum Steuerbord 1*
183. *Schornsteinmantel*
184. *Scheinwerfer Backbord Schornsteinplattform*
185. *Scheinwerfer Steuerbord Schornsteinplattform*
186. *Arbeitsraum für Fähnriche*
187. *Schneiderei*
188. *Friseur*
189. *Pumpenmeisterei*
190. *Junkers-Luftverdichterraum*
191. *15-cm-Turm Backbord I*
192. *15-cm-Turm Steuerbord I*
193. *Schutzstand*
194. *Kartenhaus*
195. *Unterkunft II. Artillerieoffizier (II. AO)*
196. *Unterkunft Funkoffizier*
197. *Lüfter- und Umformerraum*
198. *Lazarett-Hellegat*
199. *Mannschaftsbad und Gasreizraum*
200. *Mannschaftsbad*
201. *Beladeraum*
202. *Kabelführungsbahn*
203. *Hellegat II E und Nachrichtenmittel-Hellegat*
204. *E-Gefechtsstelle*
205. *Hilfskesselraum*
206. *E-Maschinenstelle 4 (E-Werk 4)*
207. *E-Maschinenstelle 3 (E-Werk 3)*
184. LB reflektory na platformie komina
185. PB reflektory na platformie komina
186. Pomieszczenie robocze podchorążych
187. Szwalnia
188. Fryzjer
189. Warsztat naprawy pomp
190. Pomieszczenie sprężarek powietrza
191. Wieża 15 cm LB 1
192. Wieża 1 cm PB 1
193. Stanowisko ochronne
194. Pomieszczenie map
195. Schronienie (kwatera) 2. Oficera artylerii
196. Schronienie radiooficera
197. Pomieszczenie przetwornic i wentylatorów
198. Świetlik szpitala
199. Łaźnia załogi oraz wykrywacze gazu
200. Łaźnia załogi
201. Pomieszczenie ładunkowe
202. Tory kablowe
203. Rozdzielnia II elek. I rozdzielnia dalekopisów, świetlik dla tych pomieszczeń
204. Centrala bojowa elektryczna
205. Kocioł pomocniczy
206. Elektrownia 4
207. Elektrownia 3
208. Kwatera 1. oficera artylerii
209. Kwatera lekarza okrętowego
210. Izolatka
211. Izba chorych
212. Sala operacyjna
213. Ustępy załogi
214. Trapy linowe
215. Dziobowy warsztat naprawczy
216. Pomieszczenie tokarek i frezarek
217. Magazyn lin
218. Pomieszczenie radio B
219. Dziobowe pomieszczenie przeliczników artylerii
220. Dziobowa rozdzielnia elektryczna artylerii
221. Pomieszczenie transformatorów dla urządzeń radiowych
222. Pomieszczenie radio A
223. Wieża 38 cm B
224. Sypialnia dla podoficerów pokładowych oraz magazyn administracyjny

225. Magazyn piekarni
226. Świetlik pomieszczenia sterników
227. Chłodnia prowiantowa
228. Zbiornik wody do picia
229. Pomieszczenie pomp zasilania oleju grzewczego
230. Pomieszczenie dziobowe przetwornic napięcia
231. Instalacja powietrza chłodzącego
232. Pomieszczenie zasilania artylerii
233. Pomieszczenie regulatorów
234. Pomieszczenia podoficerów pokładowych
235. Miejsce odpraw (pomieszczenie rozkazów)
236. Pompa osuszająca XVII.2
237. Pompa osuszająca XVII.1
238. Wieża 38 cm A
239. Pomieszczenia mieszkalne podoficerów pokładowych
240. Magazyn kantyny
241. Szatnia
242. Wentylatornia
243. Pentra dla podoficerów pokładowych
244. Pomieszczenie na rzeczy osobiste (cywilne)
245. Kabestany prawej i lewej burty
246. Silniki kabestanów
247. Świetlik pirotechnika
248. Przejście rurociągów
249. Komory łańcuchowe PB, LB
250. Świetlik pomieszczenia radiowego
251. Pachoły
252. Pomieszczenia załogowe
253. Świetlik pomieszczenia stewardów kabinowych
254. Żaglownia
255. Pokój roboczy meteorologów
256. Centrala podsłuchowa
257. WC załogi
258. Kwatera dla dwóch oficerów
259. Kwatera dla oficera artylerii
260. Kwatera dla dwóch poruczników
261. Kwatera dla jednego porucznika
262. Kwatera dla jednego bosmana
263. Kwatera dla dwóch bosmanów
264. Kwatera dla bosmana sanitariusza
265. Pomieszczenie dla amunicyjnych
266. Rozdzielnia
267. Pokój dla czterech szewców
268. Szyb wyciągowy
269. WC dla podchorążych
270. Pomieszczenie przelewowe
271. Kotłownia LB 2
272. Kotłownia środkowa 2
273. Kotłownia PB 2
274. Baza dalmierza 10,5 cm
275. Kwatera dla oficerów wachtowych
276. Ciemnia
277. WC dla podoficerów
278. Pomieszczenie nasłuchu — ćwiczebne
279. Magazyn kartofli
280. Apteka

208. Unterkunft I. Artillerieoffizier (I. AO)
209. Unterkunft Schiffsarzt
210. Isolierkammer
211. Krankenraum
212. Operationsraum
213. Mannschaftsaborte
214. Seefallreep
215. vordere BÜ-Werkstatt
216. Raum für Kopfhörer und Werkstatt
217. Taulast
218. Funkraum B
219. vordere Artillerie-Rechenstelle
220. vordere Artillerie-Schaltstelle
221. Umformerraum für FT (Funkanlagen)
222. Funkraum A
223. 38-cm-Turm B
224. Schlafraum seemännische Unteroffiziere und Lagerraum Verwaltung
225. Brotlast
226. Steuermanns-Hellegat
227. Kühlraum
228. Trinkwasserzelle
229. Heizölförderpumpenraum
230. vorderer Kreiselumformerraum
231. Luftkühlanlage
232. Artillerieverstärkerraum
233. Regelmaschinenraum
234. Wohndeck seemännische Unteroffiziere
235. Gefechtsverbandsplatz
236. Leckpumpenraum XVII.2
237. Leckpumpenraum XVII.1
238. 38-cm-Turm A
239. Wohndeck seemännische Unteroffiziere
240. Kantinenlast
241. Kleiderkammer
242. Lüfterraum
243. Anrichte für seemännische Unteroffiziere
244. Sachverwalterlast
245. Bugspill Backbord und Steuerbord
246. Spillmaschinenraum
247. Feuerwerker-Hellegat
248. Rohrgang
249. Kettenkasten Backbord und Steuerbord
250. Funk-Hellegat II E
251. Poller
252. Mannschaftsraum
253. Zimmermanns-Hellegat
254. Segellast
255. Arbeitsraum des Meteorologen
256. Nachrichtenzentrale
257. Aborte
258. Unterkunft für zwei Offiziere
259. Unterkunft für Artillerieoffizier
260. Unterkunft für zwei Leutnante
261. Unterkunft für einen Leutnant
262. Unterkunft für einen Oberfeldwebel
263. Unterkunft für zwei Oberfeldwebel
264. Unterkunft für Sanitätsoberfeldwebel
265. Raum für Munitionsmanner
266. Schaltraum
267. Raum für vier Schuhmacher
268. Förderwerk
269. Aborte für Fähnriche
270. Überlaufzellen
271. Kesselraum Backbord 2
272. Kesselraum Mitte 2
273. Kesselraum Steuerbord 2
274. Vormarsstand mit 10,5-m-Basisgerät
275. Unterkunft für Wachoffizier
276. Dunkelkammer
277. Aborte für Portepee-Unteroffiziere
278. Hör-Übungsraum
279. Kartoffellast
280. Apotheke

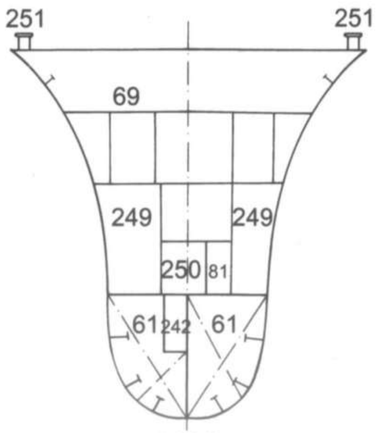


202,4
XIX

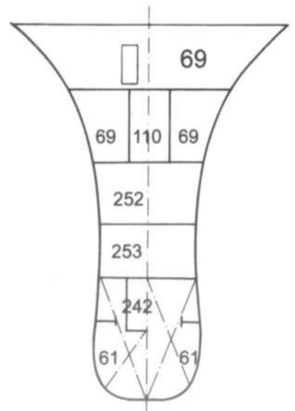


210,2
XX

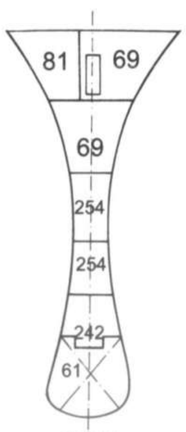
Skala 1 : 400 *scale*
Rysował / *Traced by:* **M. Skwiot**



216,5
XXI



224,0
XXI

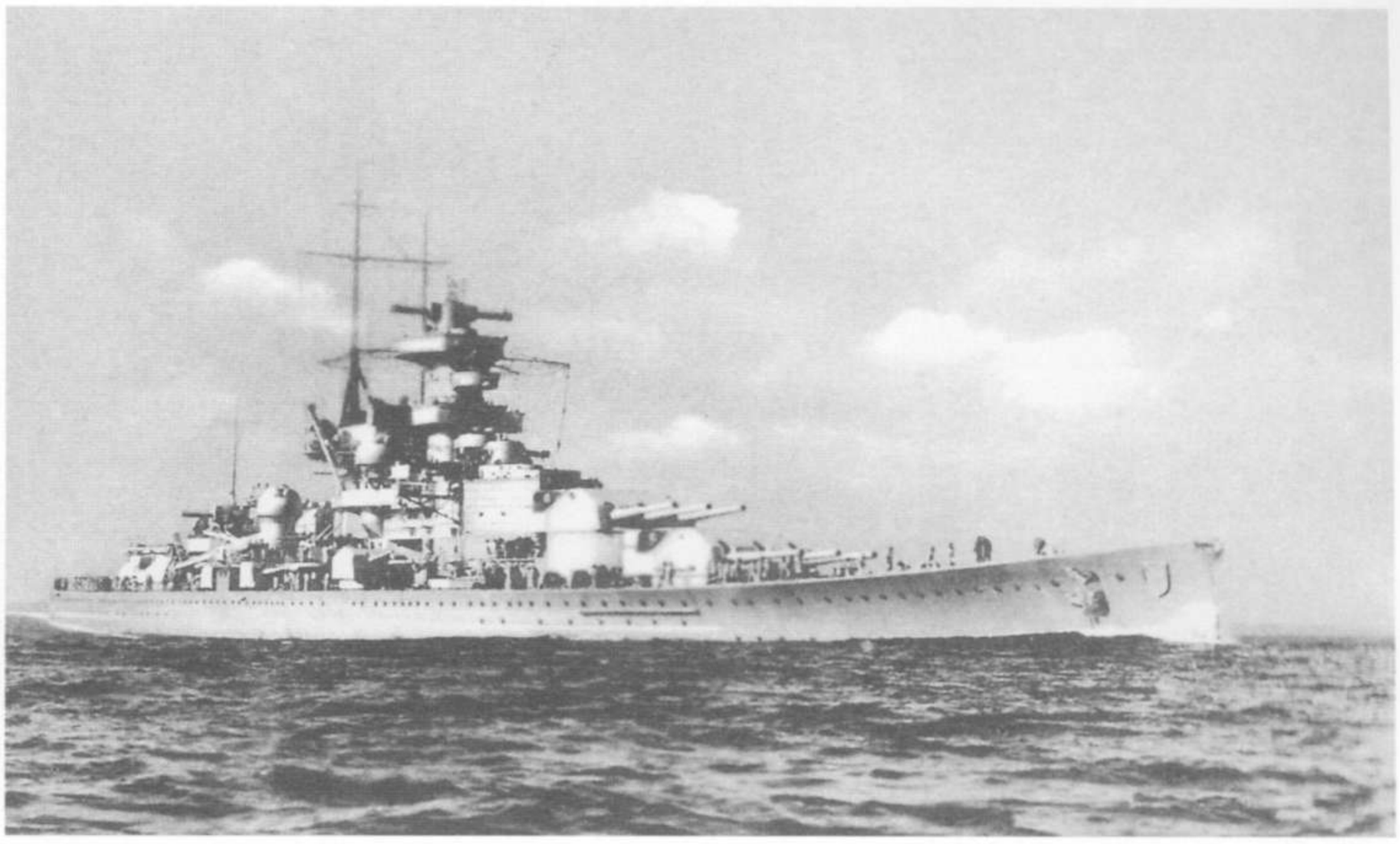


238,0
XXII

Pancernik *Scharnhorst* sfotografowany po wejściu do służby.

***Scharnhorst* at the commission.**

(ze zbiorów A. Jarskiego / courtesy of A. Jarski)



zycję wyposażenia obu jednostek w ten napęd, pomimo dodatkowych 600 ton zwiększających masę, w porównaniu z napędem zespołami turbin. Biuro Konstrukcyjne miało poważne zastrzeżenia i postanowiło przeprowadzić szczegółowe analizy powyższego projektu. Natomiast admirał Raeder podjął ostateczną decyzję w kwestii rozwiązania problemu wyporności i wymiarów. Jedyny wariant zakładał przekroczenie ich przy zachowaniu odpowiedniej ochrony jednostki. Wskazane było, aby wszystkie działa średniej artylerii zainstalować w wieżach, a dodatkową masę napędu turbo-elektrycznego zaoszczędzić na innych elementach projektu pancernika.

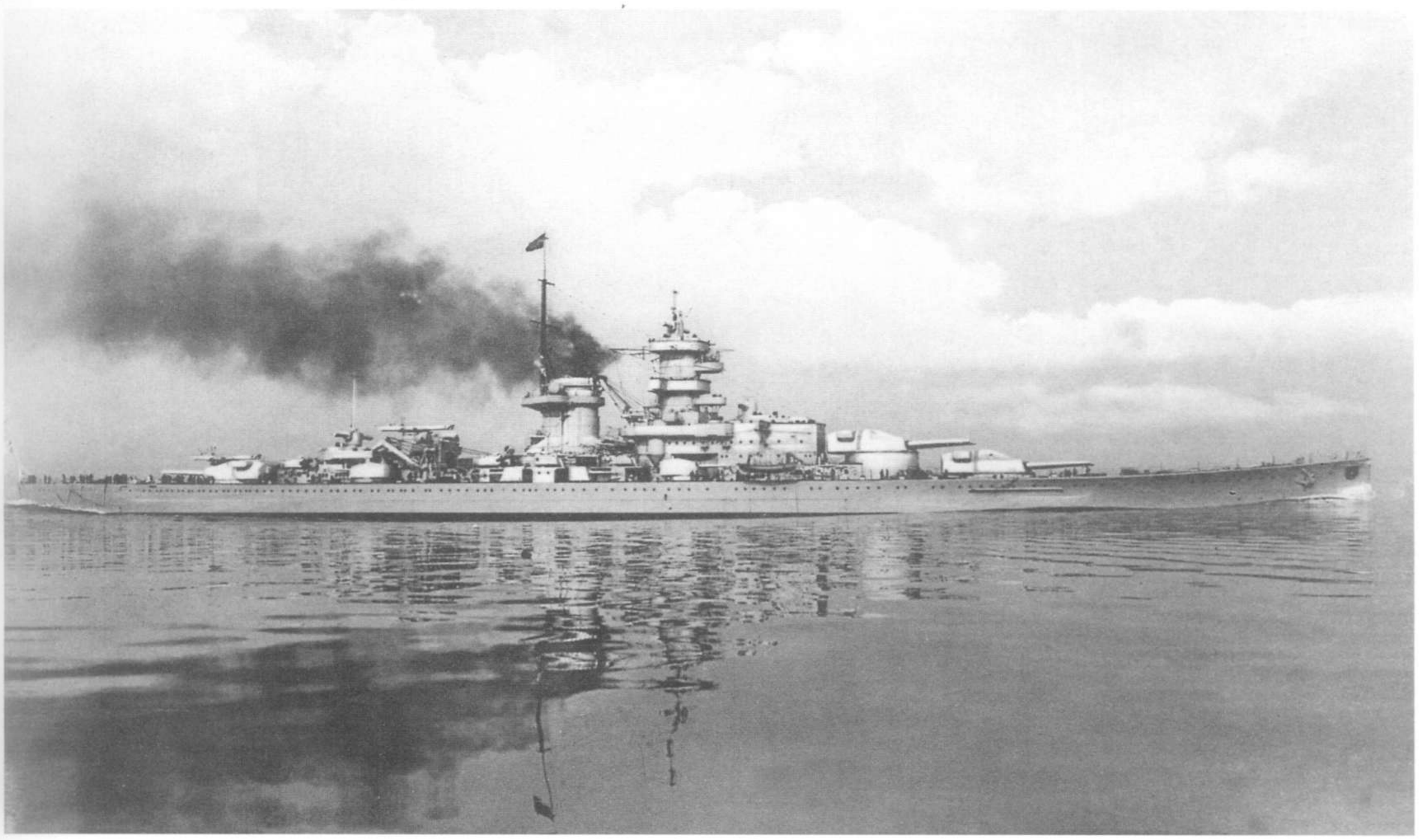
23 sierpnia 1935 roku Biuro Konstrukcyjne przedstawiło admirałowi rysunek projektu A–13, zawierający główny napęd pancernika trzema zespołami turbo-elektrycznymi, który Raeder zatwierdził jako ostateczny. Szczegóły przyszłego pancernika dopracowywano w trakcie powstawania projektu. Problem dotyczył głównie ilości i rozmieszczenia uzbrojenia przeciwlotniczego, kształtu i bryły pomostu dowodzenia, stanowiska dowodzenia oraz instalacji wyposażenia lotniczego. Algemeineamt żądał, aby na pancernikach zainstalowano 16 dział kalibru 37 mm w ośmiu podwójnych lawetach, zamiast proponowanych ośmiu pojedynczych. Ponadto żądano wprowadzenia dodatkowych powierzchni zarezerwowanych dla mes załogi, które otrzymano w wyniku redukcji długości cytadeli. Ostatecznie cytadela miała się rozciągać tylko pomiędzy wieżami B i C. Dokładna analiza przedstawionego projektu wprowadzała później możliwość przesunięcia na zewnątrz cytadeli powierzchni mieszkalnych, przywrócono zatem jej długość z poprzedniej wersji. Ostatecznie długość cytadeli została zatwierdzona w dniu 23 stycznia 1936 roku. W tym czasie grubość barbet w projekcie zredukowano do 220 mm wewnątrz cytadeli, zmniejszono również grubość części opancerzenia pokładu ze 100 mm do 80 mm. Dodatkowo wzmocniono ochronę pancernika, stosując 20-milimetrowy pancerz na podwójnym pokładzie ochronnym oraz zwiększono grubość pokładu pancernego powyżej głównych magazynów do 95 mm. Ponadto wzmocniono opancerzenie na końcach głównych grodzi pancernych rozmieszczonych na wrędze rufowej numer 32 i dziobowej numer 202,7. Rozciągały się teraz one do wysokości górnego pokładu. W wyniku sugestii Biura Oficera Uzbrojenia i Biura Konstrukcyjnego w dniu 23 listopada 1935 roku admirał Raeder zgodził się na zwężenie górnego pasa pancernego i zredukowanie jego grubości do 300 mm.

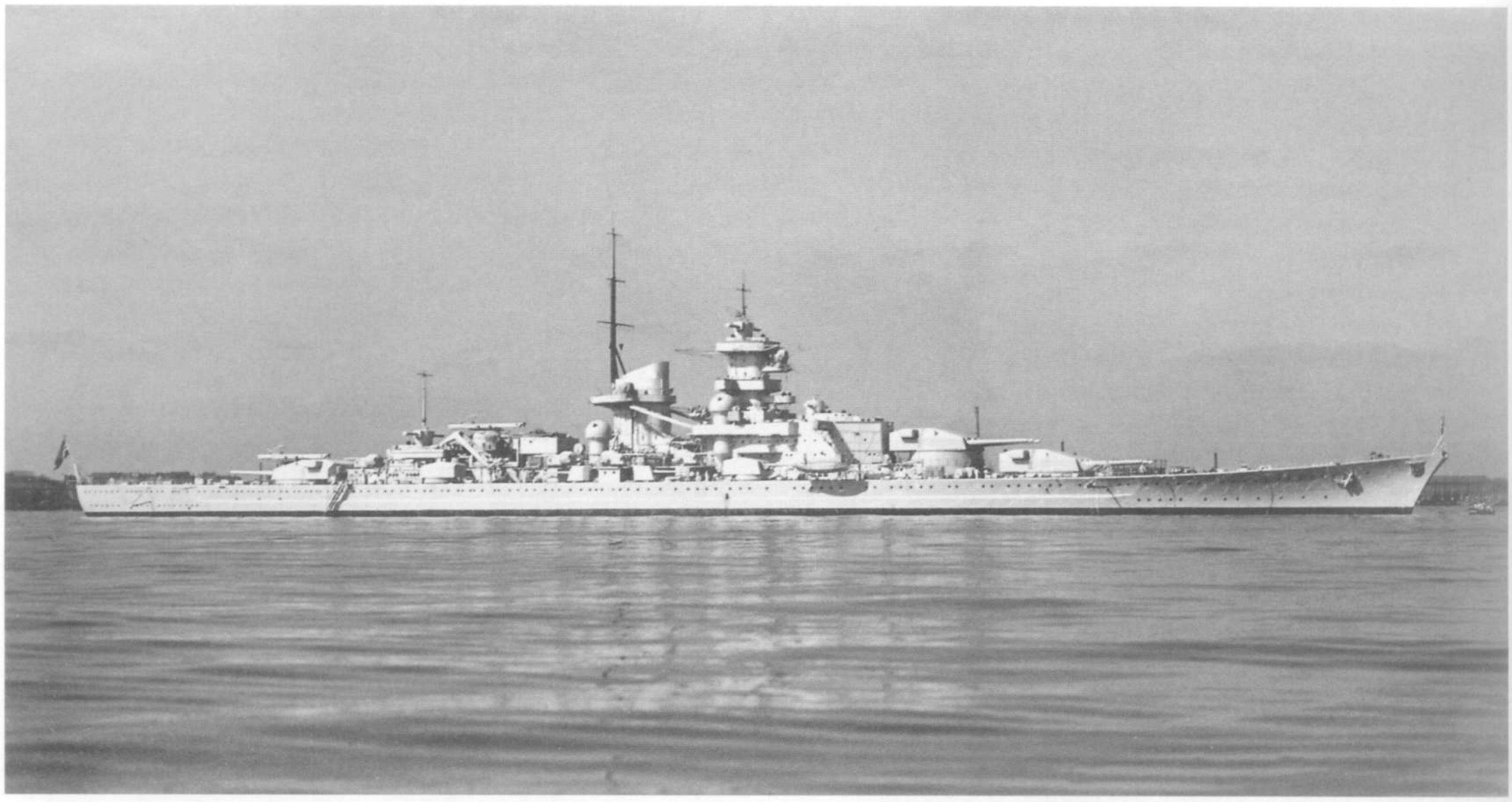
Prace nad pierwszym projektem pancernika F (*Bismarck*) zostały całkowicie zakończone w dniu 16 listopada 1935 roku, natomiast projekt pancernika G (*Tirpitz*) ostatecznie ukończono w dniu 14 czerw-

Pancernik *Gneisenau* podczas prób morskich. Na jego bazie powstał projekt pancerników klasy *Bismarck*.

***Gneisenau* at the sea trials. *Bismarck* class design battleships has been based on her.**

(fot. E. Crull, ze zbiorów Autora / photo E. Crull, courtesy of M. Skwiot)





Pancernik *Gneisenau* po „przebudowie" fotograficznej już z doretuszowaną stewą dziobową i kapą komina. Doświadczenia zebrane podczas jego eksploatacji zostały wykorzystane przy projekcie pancernika G.

***Gneisenau* "rebuilt" by a photographer — note paintbrush-improved stem and stack fairing. *Gneisenau* service experiences were helping in G-Class battleship design.**

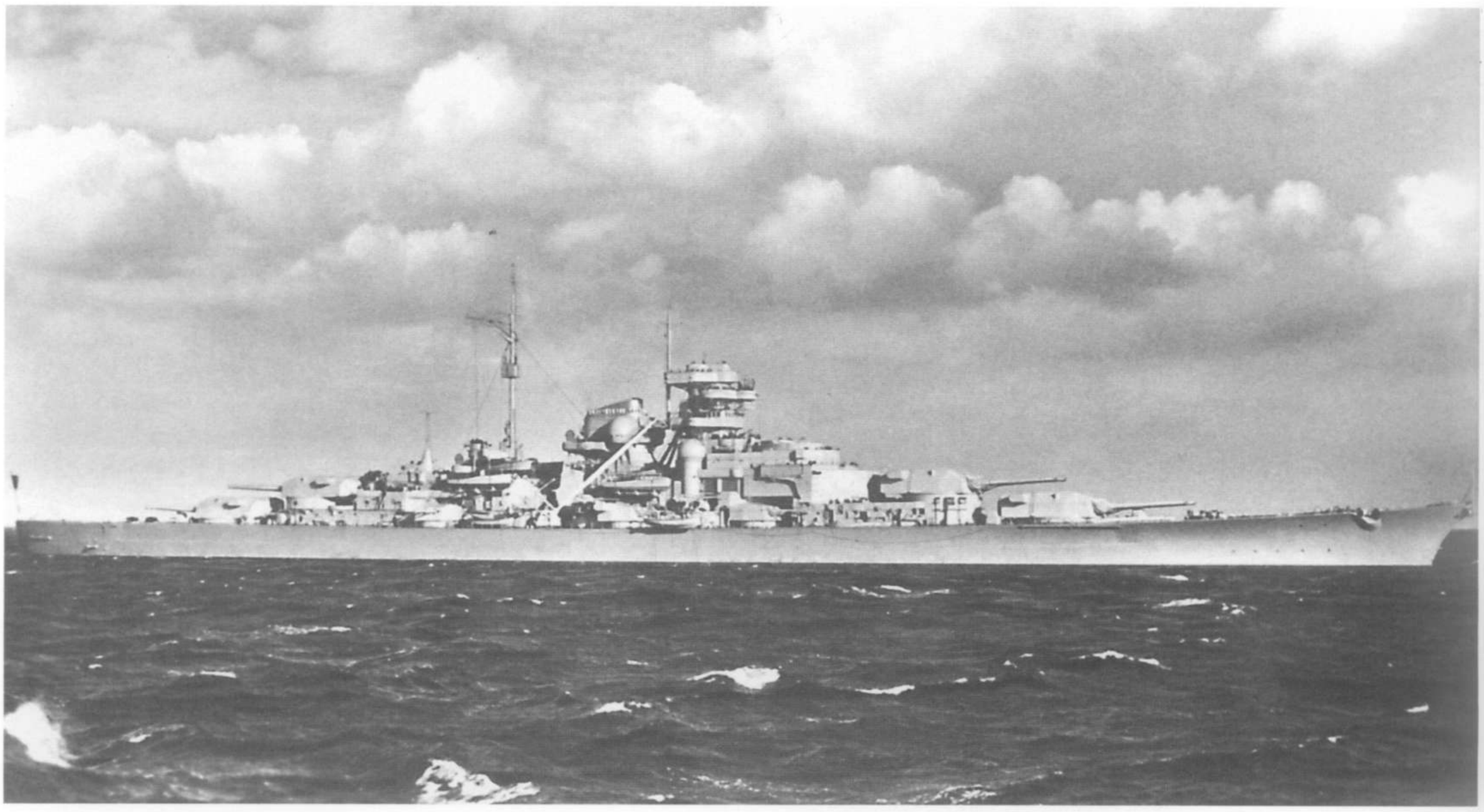
(ze zbiorów AJ–Pressu / courtesy of AJ–Press)

ca 1936 roku. Admirał miał nadzieję, że stępkę pod pierwszy pancernik F uda się położyć do dnia 1 czerwca 1936 roku. Polityka zagraniczna, prowadzona w tym czasie przez Niemcy, wymuszała przyspieszenie terminu wprowadzenia pierwszego okrętu do służby już 1 października 1939 roku, a nie jak pierwotnie planowano — 1 grudnia 1939 roku. W czerwcu 1936 roku Biuro Konstrukcyjne podjęło ostateczną decyzję o zastosowaniu napędu turbo-elektrycznego, Raeder zaś ze swej strony zaproponował zaadaptowanie go do istniejącego zespołu turbin. Wyraził na to zgodę 6 czerwca, nakazując równocześnie wykonanie odpowiednich kalkulacji i rysunków konstrukcyjnych, aby uniknąć sytuacji, jaka zdarzyła się podczas budowy pancerników D i E.[4]

Pierwszy okręt z nowej klasy — pancernik *Bismarck* — podczas wyjścia na próby morskie, sfotografowany jesienią 1940 roku w Zatoce Kilońskiej.

First of a new class — battleship *Bismarck* putting out for sea trials, photographed at Kiel Harbor in the fall of 1940.

(fot. Urbans, ze zbiorów Autora / photo Urbans, courtesy of M. Skwiot)



Zmiana masy maszynowni nie zredukowała wyporności, jako że została przeprowadzona odpowiednio przed zwiększeniem głównego pasa z grubości 300 mm do 320 mm. Ponadto pancerz, zamiast dotychczasowego tradycyjnego nitowania, został z górnym pokładem zespawany. W ten sposób zaoszczędzono na masie połączeń nitowych. Pozwoliło to z kolei na zwiększenie grubości pokładu powyżej głównego magazynu z 95 mm do 100 mm oraz części pochyłej (na tej przestrzeni) z 110 mm do 120 mm. Zwiększenie grubości opancerzenia pokładu stało się możliwe dzięki nowej technologii walcowania płyt stalowych, wprowadzonej w grudniu 1936 roku.

14 czerwca 1936 roku zlecenie na budowę pancernika G otrzymała stocznia marynarki w Wilhelmshaven. Do konstrukcji tak dużego okrętu była przystosowana tylko jedna pochylnia stoczni (numer 2), na której trwały prace wykończeniowe nad pancernikiem *Scharnhorst*. Pancernik G miał znacznie większą wyporność i obawiano się problemów przy jego wodowaniu. W tym celu dokonano wielu badań na modelach pochylni i basenu portowego, dobierając odpowiedni kąt pochylni w stosunku do lustra wody w basenie portowym, co pozwoliłoby na bezpieczne wodowanie pancernika. Po zwodowaniu *Scharnhorsta* (w dniu 3 października 1936 roku) dokonano przebudowy górnej części pochylni oraz wzmocniono jej fundament.[5]

W maju 1938 roku w sztabie Kriegsmarine podczas spotkania admirała Raedera z przedstawicielami wszystkich zainteresowanych departamentów, w punkcie dotyczącym ukończenia budowy pancerników F i G przewidywano wodowanie okrętów na połowę marca 1939 roku. Dalsza budowa i wyposażanie w obu stoczniach miało potrwać około półtora roku. Tymczasem nieoczekiwana decyzja Adolfa Hitlera o zmianie terminu ukończenia obu jednostek i oddania ich do służby w dniach 1 grudnia 1940 roku oraz 1 stycznia 1941 roku wprowadziła trochę perturbacji w harmonogramach budowy. Główny konstruktor pancerników stwierdził jednoznacznie, że są one bardzo do siebie podobne i zakończenie ich budowy zależy jedynie od terminu dostawy silników głównych.

Patron okrętu

Na patrona okrętu G wybrano wielkiego admirała (Grossadmiral) Alfreda von Tirpitza, twórcę potęgi niemieckiej marynarki.

Tirpitz urodził się 19 marca 1849 roku w Kostrzyniu. W kwietniu 1865 roku pomyślnie zdał egzaminy w Berlinie i został zaliczony w poczet kadetów marynarki wojennej. Po czteroletniej nauce 24 czerwca 1869 roku wstąpił do Pruskiej Marynarki Wojennej i już we wrześniu został mianowany do stopnia podporucznika marynarki. Jego pasją stała się praca nad unowocześnieniem broni torpedowej. Zjednało mu to uznanie niemieckiej admiralicji. Uczestniczył w pracach różnych komisji zajmujących się tym rodzajem broni.

Pierwszym okrętem, na którym służył, był awizo *Ziethen*, na którym pełnił funkcję dowódcy okrętu, w stopniu porucznika marynarki. Następnie — już jako kapitan — pełnił funkcję pierwszego oficera, a z czasem dowódcy korwety *Blücher*.

We wrześniu 1881 roku otrzymał awans na komandora podporucznika i przeszedł do pracy jako inspektor nadzoru nad bronią torpedową. W 1885 roku został mianowany na dowódcę flotylli torpedowców. Dobre wyniki, jego kompetencje oraz talent organizacyjny zjednały mu przychylne stanowisko dowództwa i szybko został awansowany do stopnia komandora w 1885 roku. Na początku kwietnia 1889 roku mianowano go dowódcą pancernika *Preussen*, a już wkrótce — w maju 1890 roku — pancernika *Württemberg*.

We wrześniu tego roku przeszedł do pracy w sztabie. Pełnił tu kolejno funkcję szefa sztabu marynarki na Bałtyk (01.1891–01.1892), szefa sztabu naczelnego dowództwa Kaiserliche Marine (01.1892–09.1895) oraz szefa wschodnioazjatyckiego dywizjonu krążowników (06.1896–04.1897).

W maju 1895 roku awansowany do stopnia kontradmirała. W czerwcu 1897 roku Tirpitzowi powierzono stanowisko sekretarza w Ministerstwie Marynarki Wojennej. W marcu 1898 roku był już ministrem marynarki. W następnym roku, w grudniu, awansowano go do stopnia wiceadmirała. Pełniąc funkcję ministra marynarki, Tirpitz przyczynił się do znacznego wzrostu potęgi cesarskiej marynarki wojennej zarówno pod względem ilościowym, jak również technicznym. W czerwcu 1903 roku awansował do stopnia admirała, w 1911 roku otrzymał najwyższą godność wielkiego admirała.

W marcu 1916 roku zdymisjonowano go za preferowanie koncepcji nieograniczonej wojny podwodnej, jak również i za to, że opowiadał się za uderzeniem na Stany Zjednoczone.

Zmarł 6 marca 1930 roku w miejscowości Ebenhausen.

Pancernik *Tirpitz* — okres ćwiczeń i prób morskich na Bałtyku

Wilhelmshaven

Brytyjczycy bardzo uważnie śledzili prace wyposażeniowe *Bismarcka* i *Tirpitza*. Premier Wielkiej Brytanii Winston Churchill, podczas swojego wystąpienia w Parlamencie w sierpniu 1940 roku, przedstawił swoje obawy o zachwianiu dotychczasowej równowagi sił na morzu po wprowadzeniu do służby obu nowoczesnych niemieckich pancerników. Jedynymi okrętami, które mogły się im przeciwstawić, były jednostki typu *King George V*, lecz w tym okresie jedynie *King George V* znajdował się w służbie. Do czasu oddania drugiej jednostki — pancernika *Prince of Wales* — co zaplanowano na pierwszą połowę marca 1941 roku, należało za wszelką cenę opóźnić oddanie do służby obu wrogich jednostek: *Bismarcka* i *Tirpitza*.

Dowództwo Brytyjskiego Lotnictwa Bombowego postanowiło systematycznie prowadzić ciężkie naloty na macierzyste porty niemieckich pancerników w Hamburgu i Wilhelmshaven. Najważniejszym celem był *Bismarck*, który już wkrótce miał wejść do działań operacyjnych, i na nim to Brytyjczycy skupili główną uwagę; nie zapomnieli też i o bliźniaczym *Tirpitzu*, którego cykl budowy (według ich oceny) był opóźniony w stosunku do *Bismarcka* o około trzy miesiące.

Oprócz bombardowania podstawowego celu, jakim były wspomniane jednostki, w każdej formacji lotniczej znajdowało się kilka samolotów, które zrzucały miny magnetyczne w obszarze podejścia i portu. Taktyka przyjęta przez Brytyjczyków zakładała zaminowanie dróg żeglugowych w przypadku braku skuteczności nalotu. Nawiasem mówiąc, nie liczono raczej na większe sukcesy, ponieważ większości nalotów dokonywano w nocy, w dodatku cele były silnie chronione przez artylerię przeciwlotniczą i niemieckie lotnictwo myśliwskie. Systematycznie zatem minowano obszary ćwiczeń niemieckich okrętów, licząc na „przypadkową" eksplozję, która mogła wyeliminować groźnego przeciwnika ze służby, choćby na pewien czas.

W pierwszych miesiącach 1941 roku nastąpiło nasilenie nalotów na stojącego w Wilhelmshaven *Tirpitza*. Nie przyniosło to jednak spodziewanych rezultatów i ostatnie prace wyposażeniowe przed oddaniem pancernika do służby przebiegały zgodnie z harmonogramem.

4. Podczas prac projektowych i budowy pancerników D i E nieustanne modyfikacje doprowadziły w końcu do wstrzymania budowy obu jednostek i do ponownego wykonania projektu pancerników.

5. Stępka pod pancernik G (*Tirpitz*) miała być położona na tej samej pochylni co pod pancernik D, nie została ona jednak odpowiednio wydłużona i w konsekwencji tylko część stępki mogła zostać położona jako pierwsza. Położenie stępki pod pancernik G nastąpiło 2 listopada 1936 roku (wg innych źródeł miało to miejsce 24 października 1936 roku; wymieniana jest również inna data — 1 stycznia 1937 roku) z planowanym ukończeniem w dniu 1 lutego 1940 roku.

Pancernik *Tirpitz* wypływa w próby morskie na wodach Zatoki Kilońskiej w asyście holowników.

Tirpitz is putting out for sea trials at Kiel, assisted by the tugs.

(IWM — MH 7137)

Bliźniaczy pancernik *Bismarck* podczas wspólnych ćwiczeń z *Prinz Eugenem* na wodach Morza Bałtyckiego, przed wypłynięciem na operację „Rheinübung".

***Tirpitz*'s sister ship, *Bismarck*, during joined maneuvers with the *Prinz Eugen* in Baltic, prior to the "Rheinübung" sortie.**

(ze zbiorów Autora / courtesy of M. Skwiot)

25 lutego 1941 roku o godzinie 11.40 w macierzystej bazie *Tirpitza* odbyła się uroczysta ceremonia. Po krótkim przemówieniu dowódcy jednostki, dotyczącym wcielenia okrętu do służby, podniesiono banderę. Dowództwo okrętu objął komandor Karl Topp, obowiązki zastępcy dowódcy — komandor porucznik Paul Friedrich Düwel. Kolejno obowiązki oficera nawigacyjnego objął komandor podporucznik Werner Koppe, I oficerem artylerii mianowano komandora porucznika Roberta Webera, natomiast obowiązki oficera mechanika przyjął komandor podporucznik inżynier Oskar Stellmacher. W uroczystości wcielenia pancernika do służby wzięło udział około 500 osób, które znajdowały się w tym czasie na pokładzie okrętu. Tego dnia pierwszą swoją służbę pełniła obsługa broni przeciwlotniczej, obsadzając stanowiska bojowe.

Następnego dnia w późnych godzinach wieczornych ogłoszono alarm przeciwlotniczy — obsługa natychmiast zajęła swoje stanowiska.

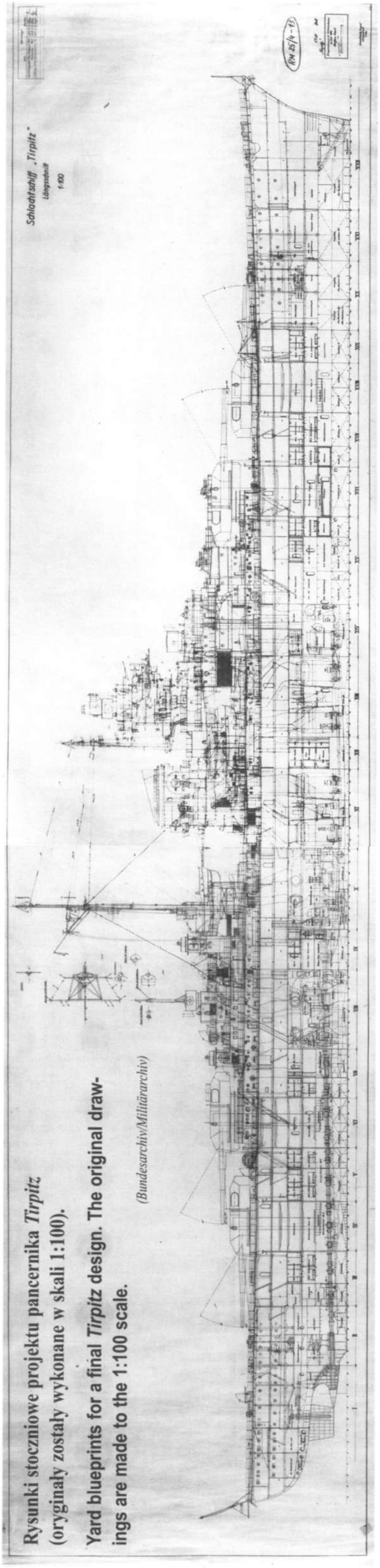
27 lutego *Tirpitz* nadal przebywał w porcie wojennym Scheera, gdzie przeprowadzono na nim próby parowe w miejscu. W okresie od 28 lutego do 6 marca 1941 roku na pancerniku przeprowadzano próby parowe z rozkuplowanymi (rozłączonymi) wałami śrubowymi.

W nocy z 28 lutego na 1 marca 1941 roku Brytyjskie Dowództwo Lotnicze wydało rozkaz przeprowadzenia kolejnego zmasowanego nalotu na Wilhelmshaven i — przede wszystkim — na stojący w porcie wojennym pancernik *Tirpitz*. Na okręcie alarm przeciwlotniczy ogłoszono w godzinach wieczornych i utrzymano aż do następnego dnia. W tej operacji lotniczej uczestniczyło łącznie 116 samolotów brytyjskich różnych typów, wśród których były: *Blenheimy*, *Hampdeny*, *Wellingtony* oraz *Whitleye*. Niestety i ten atak nie udał się, a na domiar złego, w czasie akcji jeden z samolotów zaginął — formacja lotnicza w ogóle nie dotarła w okolice pancernika!

W południe 1 marca na *Tirpitzu* przeprowadzono kolejne próby parowe ze śrubami. Przez następnych kilka dni — do 4 marca — kontynuowano je w porcie Scheera. 4 marca przekazano radiogram ze szczegółowym planem zajęć dla *Tirpitza* do 9 marca. Po południu, o godzinie 17.30, komandor Topp wraz ze swoim zastępcą — komandorem porucznikiem Friedrichem Düwelem — wziął udział w naradzie, na której przekazał otrzymane rozkazy z Dowództwa Floty. Nastąpiło to w obecności przedstawicieli: BSN (Głównodowodzącego Morza Północnego), Głównodowodzącego Ochrony Wybrzeża Zatoki Niemieckiej i FdM (Dowódcy Trałowców) oraz Głównodowodzącego *Tirpitzem* na Morzu Bałtyckim.

5 marca o godzinie 8.45 przyszedł od Głównodowodzącego Morza Północnego rozkaz z dokładnym planem zajęć pancernika i jego planowanych wyjść w morze.[6]

6. Dokładny plan zajęć pancernika przedstawiał się następująco: w punkcie pierwszym: kierownictwo nad przeprowadzaniem prób pancernika *Tirpitz* taktycznie przejmuje dowódca pancernika, podległy bezpośrednio BSN; w punkcie drugim: podczas przeprowadzania prób okrętu do osłony przydziela się *Sperrbrecher* 12; w punkcie trzecim: stocznia marynarki Wilhelmshaven przydzieli holowniki podczas przejścia pancernika przez śluzę Brunsbüttel, Kanał Kiloński oraz podczas wykonywania manewrów w dokach Kilonii; w punkcie czwartym: Głównodowodzący Obrony Wybrzeża Zatoki Niemieckiej wyznaczy do 9 marca miejsca kotwiczenia pancernika na północnej redzie od śluzy Brunsbüttel; w punkcie piątym: Głównodowodzący Obrony Wybrzeża Zatoki Niemieckiej w porozumieniu z dowódcą pancernika *Tirpitz* wyznaczy dla jednostki kurs na rzece Jade z trzema trasami rejsu do punktu Bruno, ponadto od latarniowca H do śluzy Brunsbüttel i w drodze na miejsce kotwiczenia w godzinach południowych w dniu 8 i 9 marca; w punkcie szóstym: Głównodowodzący Obrony Wybrzeża Zatoki Niemieckiej zarządzi ochronę nad pancernikiem pomiędzy miejscem jego kotwiczenia a południową śluzą Brunsbüttel; w punkcie siódmym: Dowódca Trałowców Północ (FdM) wyznaczy do ochrony okrętu w ciągu dnia jednostki, które będą znajdowały się (VES Sperrbrecher — KFRG Booten) w odległości nie większej niż 300 metrów od burty okrętu. Osłona ma ochraniać pancernik na wschód od latarniowca *Fritz* do latarniowca *Hans* oraz na południe od pławy — miejsca postoju pancernika w dniu 9 marca. W punkcie ósmym: Dowódca Okrętów Straży Przedniej Północ (FdV) zorganizuje cztery ścigacze (4 Flakjäger) oraz sześć okrętów z 11. Flotylli ścigaczy, które po zapadnięciu zmroku w dniu 7 marca pomiędzy punktami B, A i N będą pełniły wachtę przeciwpodwodną; w punkcie dziewiątym: Dowódca Trałowców Północ (FdM) zorganizuje konwój dla *Sperrbrechera* 31 oraz jedną flotyllę trałowców pełniącą wachtę w ciągu dnia. Ich celem będzie zabezpieczenie pancernika przed nalotami i zrzucaniem min lotniczych (na spadochronach) na tym akwenie. W punkcie dziesiątym: Głównodowodzący Obrony Powietrznej i Obrony Przeciwlotniczej Zatoki Niemieckiej zabezpieczy patrole prowadzone przez Arado Ar 196 z flotylli Jageschutz.



Rysunki stoczniowe projektu pancernika *Tirpitz* (oryginały zostały wykonane w skali 1:100).

Yard blueprints for a final *Tirpitz* design. The originals are made to the 1:100 scale.

(Bundesarchiv/Militärarchiv)

W godzinach popołudniowych pancernik prowadził kolejne próby parowe ze śrubami, kontynuowane również następnego dnia. 8 marca w godzinach popołudniowych na pokładzie okrętu odbyła się narada, na której dowódca pancernika przedstawił plan konwojowania i przewidziane zabezpieczenie podczas planowanego przejścia przez Kanał Kiloński. W naradzie uczestniczyli przedstawiciele BSN, Dowódca Obrony Powietrznej Zatoki Niemieckiej oraz dowódca *Sperrbrechera* i ścigaczy.

9 marca *Tirpitz* w asyście holowników wypłynął ze śluzy południowej i skierował w stronę śluzy Brunsbüttel. Na czele płynął *Sperrbrecher* 31, za nim *Sperrbrecher* 12. Następny płynął pancernik, za nim cztery holowniki, a po obu jego burtach cztery ścigacze (cztery Flakjäger). W trakcie rejsu około południa warunki pogodowe pogorszyły się i zespół dostał się w strefę ciężkich opadów deszczu, które ograniczyły widoczność. Pięć minut po dwunastej minął latarniowiec *Fritz*, a o godzinie 14.59 został za nim latarniowiec *Hans*. Pod wieczór, o godzinie 18.11, na wysokości Cuxhaven nad zespołem okrętów pojawiły się myśliwce Me 109 z jednostek osłony. Zespół wpłynął w strefę gęstej mgły i o godzinie 19.46 zmuszony został do rzucenia kotwicy. Pancernik *Tirpitz* wraz z innymi okrętami zakotwiczył na redzie Brunsbüttel. Następny dzień 10 marca, z powodu zbyt gęstej mgły uniemożliwiającej dalszą żeglugę i przejście przez śluzę, okręt spędza na redzie. Po południu, o godzinie 16.30, *Sperrbrecher* 12 opuszcza konwój.

11 marca warunki pogodowe i widoczność powoli polepszają się, więc po południu rozpoczęto manewr przejścia przez śluzę Brunsbüttel. O godzinie 14.59 *Tirpitz* rozpoczyna rejs przez kanał Cesarza Wilhelma i pod wieczór mija miejscowość Dükerwisch. Nad ranem 12 marca na pancerniku ogłoszono alarm przeciwlotniczy i przygotowano się do odparcia nalotu. Wkrótce jednak okazało się, że był to fałszywy alarm, więc go odwołano. Przez cały dzień kontynuowano przejście przez kanał i wieczorem o godzinie 17.17 *Tirpitz* zatrzymał się przed śluzą Holtenau. W tym czasie ze stacji O przyszedł rozkaz z KMW w Kilonii o dalszym konwojowaniu pancernika do zatoki Strander, gdzie miał stanąć na kotwicy, a następnie popłynąć dalej do Gdyni (Gotenhafen). O godzinie 18.35 okręt pokonał śluzę Holtenau i rzucił kotwicę w zatoce Strander. Nadchodząca jasna noc przyniosła kolejne alarmy przeciwlotnicze: pierwszy ogłoszono o godzinie 22.50, drugi zaś o godzinie 2.00. Niebawem je odwołano.

Nad ranem 13 marca o 7.30 pancernik podniósł kotwicę i rozpoczął żeglugę na wschód w stronę bazy w Gdyni. Na redzie Zatoki Kilońskiej do konwoju dołączyły: *Sperrbrecher* 18 i niszczyciel Z 26. W godzinach popołudniowych na środkowym Bałtyku przyłączył się do nich niszczyciel *Herman Schoeman*. Zespół podczas przejścia płynął z prędkością marszową 20 węzłów i wkrótce osiągnął punkt „zielony 02". O godzinie 21.06 osiągnął on punkt „zielony 01" i kontynuował marsz na północ w kierunku Bornholmu. Na pancerniku przeprowadzono wówczas próby z maszynami. Maszyny pracowały pod pełnym obciążeniem i udało się osiągnąć początko-

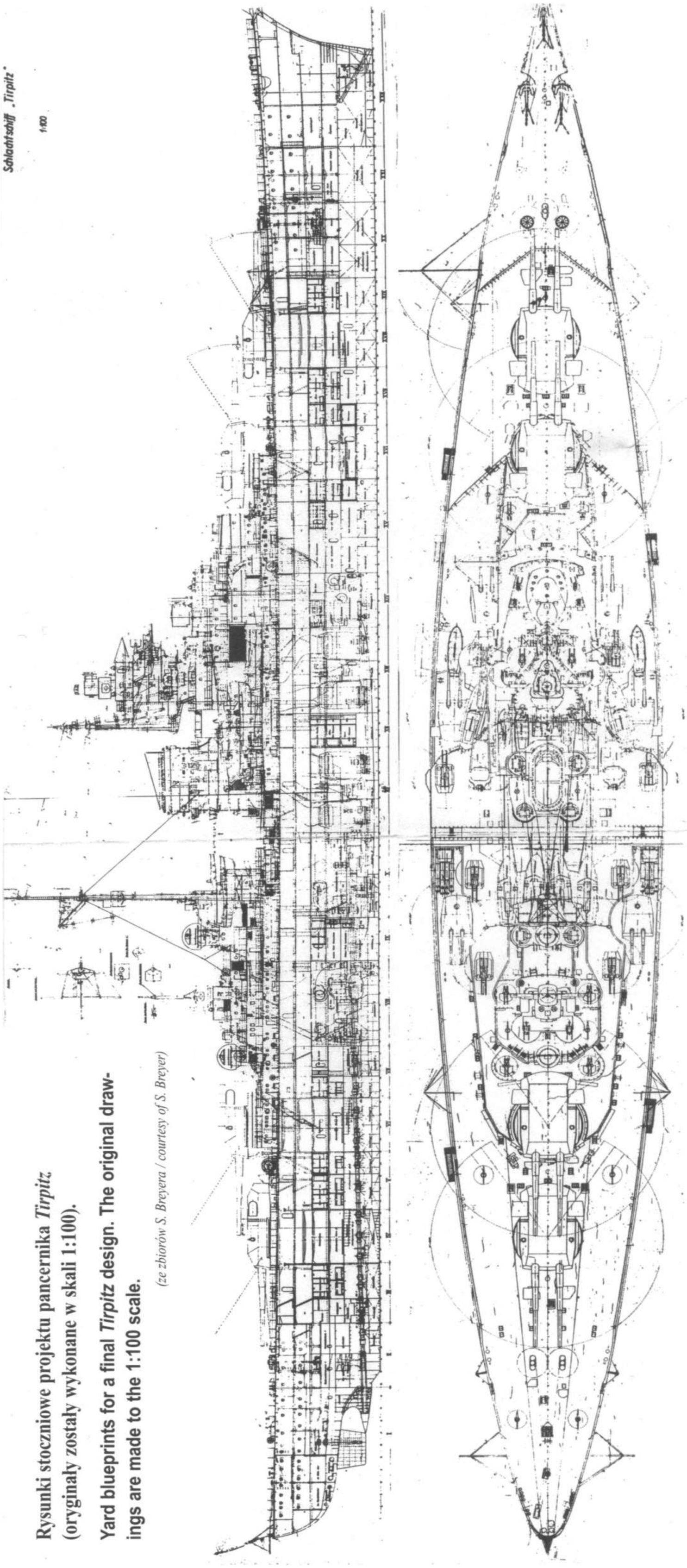
wą prędkość maksymalną 26 węzłów, a następnie 29 węzłów. Jednak z powodu zbyt dużego obciążenia urwały się rurki w prawoburtowym kotle nr 4. Po południu o godzinie 13.30 pancernik zacumował przy Dworcu Morskim w Gdyni. 14 marca na pokładzie przeprowadzono ćwiczenia w obsłudze dział artylerii przeciwlotniczej. Dla okrętu i załogi rozpoczął się tym samym okres prób i ćwiczeń morskich na wodach Zatoki Gdańskiej i Morza Bałtyckiego.

Próby maszyn na wodach Zatoki Gdańskiej

Cały dzień 15 marca pancernik stał przycumowany do nabrzeża Dworca Morskiego w Gdyni, gdzie przebywał przez następne cztery dni — od 16 do 19 marca. 20 marca wieczorem o godzinie 18.00 przy pomocy holowników *Tirpitz* opuścił Gdynię i popłynął w stronę wschodniego Bałtyku. Na morzu spędził dwa kolejne dni (21 i 22 marca), przeprowadzając próby maszyn. 23 marca powrócił na wody Zatoki Gdańskiej i o godzinie 9.06 rzucił kotwicę na redzie Nowego Portu (Neufahrwasser). Cały następny dzień spędził na redzie i dopiero 25 marca podniósł kotwicę, by ponownie wyruszyć w rejon wschodniego Bałtyku z zamiarem przeprowadzenia kolejnych prób maszyn i szkolenia załogi. Z ćwiczeń powrócił 26 marca i wieczorem rzucił kotwicę na gdyńskiej redzie. Następny dzień spędził na wodach Zatoki Gdańskiej, poddając maszyny kolejnym próbom i kontynuując szkolenie załogi, po czym znów powrócił na redę Gdyni. 28 marca rano podniósł kotwice i udał się w stronę mili pomiarowej Neukrug (Piława), gdzie w czasie między godziną 10.22 a 16.41 przeprowadzał próby i pomiary, by następnie zawrócić w stronę Nowego Portu. Kolejne dwa dni spędził na redzie Nowego Portu, przygotowując się do kolejnych ćwiczeń. Dopiero ostatniego dnia marca ponownie podniósł kotwicę i w SVK (Dowództwo Łamaczy Blokad) przeprowadził próby z MES (kablem demagnetyzacyjnym), ochroną przeciwminową oraz przeciwtorpedową, a także dodatkowo przeprowadził próby maszynowni.[7]

Pobyt pancernika w kwietniu i maju 1941 roku w bazie Gotenhafen mijał przede wszystkim pod znakiem intensywnych ćwiczeń w strzelaniach artyleryjskich. Prowadzono również ćwiczenia w wykrywaniu okrętów podwodnych i nawodnych, a także w manewrowaniu i zmianie kursów na dużych szybkościach. Wraz z początkiem maja program szkolenia został przerwany z powodu planowanej wizyty kanclerza Adolfa Hitlera na pokładzie *Bismarcka*, a przy okazji i na tym pancerniku. 5 maja przycumowano więc *Tirpitza* do nabrzeża w Gdyni i na jego pokład wkroczył Hitler w towarzystwie wiceadmirała Lütjensa oraz innych oficerów sztabowych. Podczas tej wizyty, która była jednocześnie inspekcją jednostki, dowódca pancernika, komandor Topp, po-

7. W posiadanych przez Bundesarchiv dziennikach okrętowych *Tirpitza* istnieje luka pomiędzy kwietniem a lipcem 1941 roku. Zabrane po zakończeniu działań wojennych przez Brytyjczyków dzienniki okrętowe pancernika zostały później Niemcom zwrócone, jednak nie w komplecie. Nie zwrócone fragmenty zawierały przechwycone przez *Tirpitza* meldunki z akcji *Bismarcka*. Oprócz nich były tam również informacje na temat instalacji wyposażenia radarowego i radiowego na *Tirpitzu*.



Rysunki stoczniowe projektu pancernika *Tirpitz* (oryginały zostały wykonane w skali 1:100).

Yard blueprints for a final *Tirpitz* design. The original drawings are made to the 1:100 scale.

(ze zbiorów S. Breyera / courtesy of S. Breyer)

Pancernik *Tirpitz* na redzie Zatoki Kilońskiej w maju 1941 roku.
***Tirpitz* in May, 1941 putting out of Kiel Harbor roadstead.**

(Bundesarchiv/Militärarchiv — RM 5188)

twierdził ostatnie przygotowania pancernika do działań operacyjnych. Według jego oceny okręt powinien być w pełni wyposażony i gotowy do działań bojowych w ciągu najbliższych dwóch–trzech miesięcy. Opóźnienia były spowodowane niedotrzymaniem terminu dostawy urządzeń radarowych i dalmierzy do kierowania ogniem przeciwlotniczym. Berlińska firma Kreiselgeräte musiała w pierwszej kolejności wyposażyć w centrale kierowania ogniem przeciwlotniczym *Bismarcka* i *Prinz Eugena*, bowiem jednostki te przygotowywano do zaplanowanego (początkowo na koniec kwietnia) rajdu na Atlantyk.[8]

W drugiej połowie maja uwagę wszystkich w Dowództwie Marynarki skupiła pierwsza akcja bojowa *Bismarcka* i *Prinz Eugena*. Komandor Topp dokładnie przeglądał napływające meldunki z przebiegu akcji bliźniaczego okrętu. Uzyskane informacje miały w przyszłości ułatwić wyeliminowanie „ukrytych niedociągnięć" konstrukcyjnych *Tirpitza*, które ujawniły się podczas wspomnianej akcji bojowej na *Bismarcku*.

Kilonia

Pod koniec maja *Tirpitz* popłynął do Kilonii. Tam został wyposażony w brakujące urządzenia i instalacje optyczne niezbędne do kierowania nocnym oraz dziennym ogniem artylerii głównej i przeciwlotniczej. Kiedy potrzebne wyposażenie zostało zainstalowane (pod kierunkiem personelu zakładów optycznych z Berlina), przeprowadzono strzelania i próby ciężkiej artylerii przeciwlotniczej.

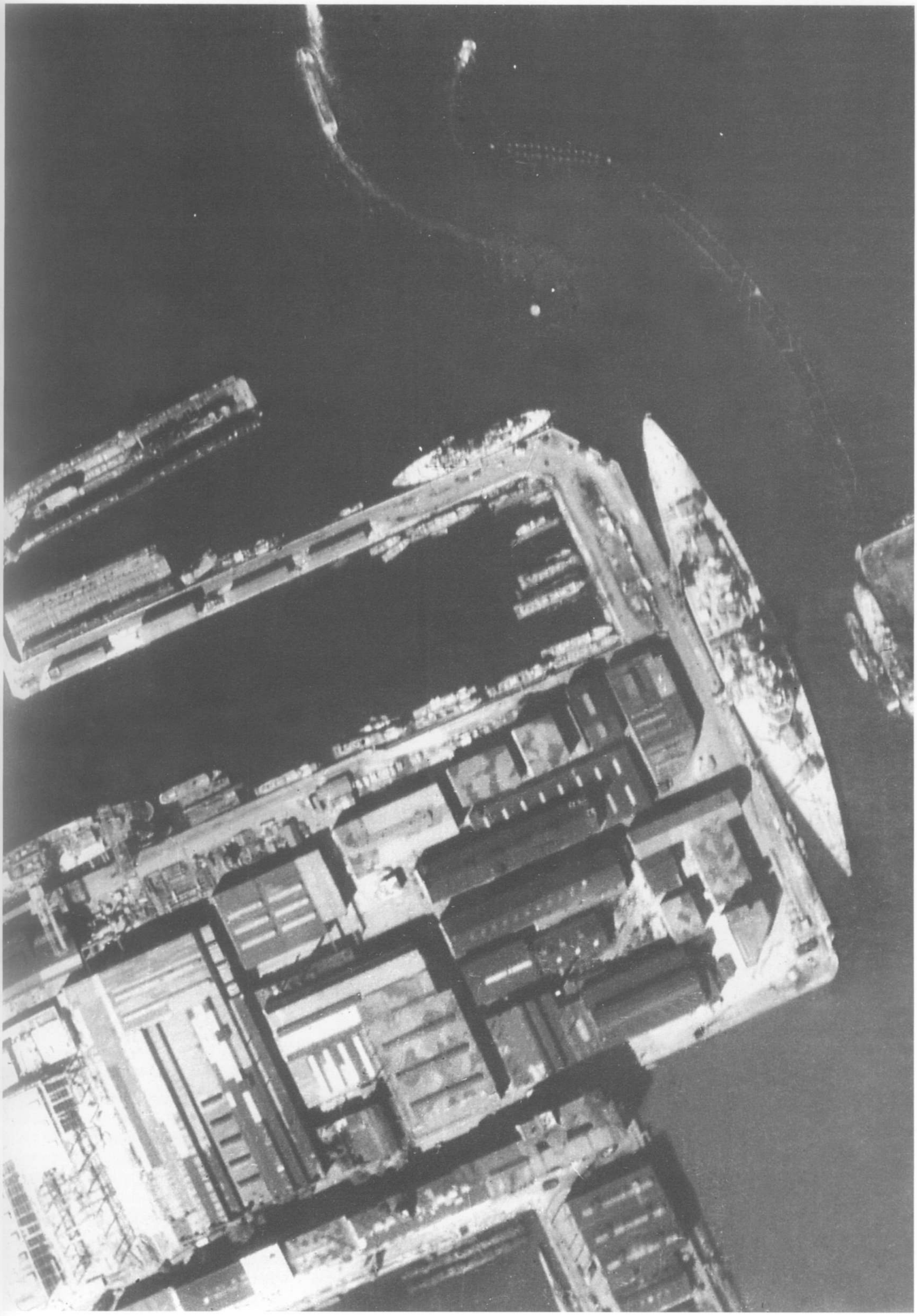
Zatopienie *Bismarcka* oraz wyeliminowanie *Gneisenaua* pozwoliło Brytyjczykom na skupienie wszystkich wysiłków wyłącznie na dwóch „ocalałych" niemieckich pancernikach — w nocy z 28 na 29 maja 1941 roku formacja lotnicza, złożona z 14 samolotów typu *Whitley*, miała zbombardować *Tirpitza*. Jednak panujące niekorzystne warunki atmosferyczne spowodowały, iż nad Kilonię dotarły jedynie trzy samoloty, które nie dość, że nie uzyskały żadnych trafień, to w dodatku jedną maszynę utraciły (samolot zaginął). W związku z systematycznymi nalotami okręt pokryto malowanym kamuflażem oraz siatkami maskującymi. Kolejny większy nalot na pancernik przeprowadzono w nocy z 20 na 21 czerwca. Tym razem formacja lotnicza składała się ze 115 samolotów (47 *Wellingtonów*, 24 *Hampdeny*, 20 *Whitleyów*, 13 *Stirlingów* oraz 11 *Halifaxów*). Ich podstawowym zadaniem miało być zbombardowanie znajdującego się w Kilonii *Tirpitza*. Podczas tego nocnego ataku dwie brytyjskie maszyny zaginęły i ponownie nie uzyskano żadnego trafienia okrętu.

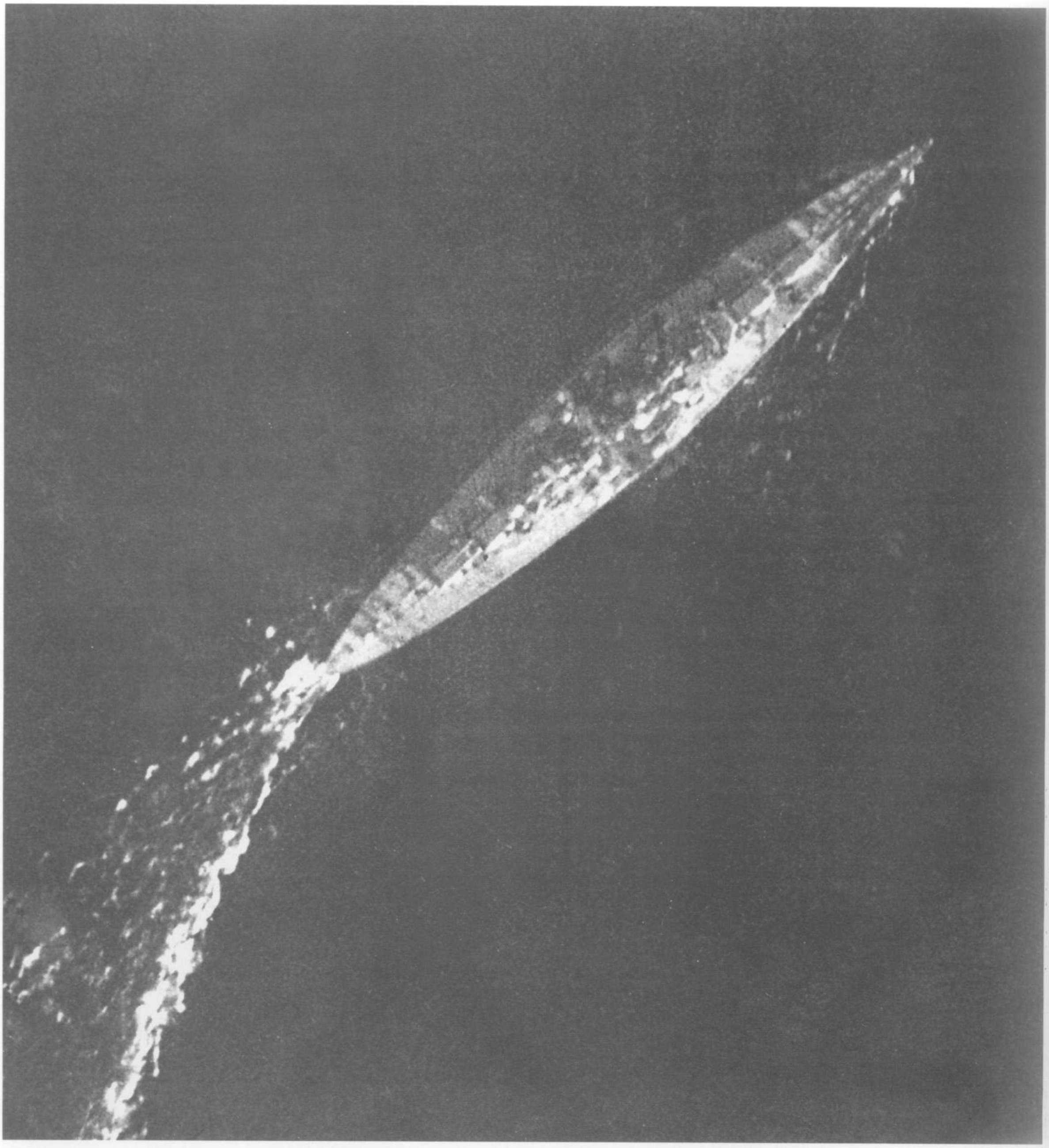
Od 21 lipca do 1 sierpnia *Tirpitz* przebywał w suchym doku C stoczni Deutsche Werke w Kilonii. Podczas tego pobytu wielokrotnie ogłaszano na pokładzie alarmy przeciwlotnicze, podczas których wachty przeciwlotnicze obsadzały stanowiska bojowe. 2 sierpnia o godzinie 17.00 pancernik opuścił suchy dok i został przeholowany do nabrzeża nr II Stoczni Marynarki Wojennej w Kilonii, gdzie stał przycumowany do dnia 20 sierpnia. W tym okresie, podobnie i jak podczas dokowania, ogłaszano alarmy przeciwlotnicze. Jedyną odmianę monotonnego postoju stanowiły podpływające zbiornikowce, z których pobierano olej opałowy, turbinowy oraz wodę pitną i destylowaną. Dopiero 21 sierpnia *Tirpitz* rozpoczął pobieranie amunicji, które rozpoczęto o godzinie 8.00 rano, a zakończono późnym popołudniem o godzinie 17.00. Niestety nie udało się tego całkowicie zakończyć, więc następnego dnia kontynuowano pracę do 18.45.

8. Dokładny opis przebiegu wspólnej operacji *Bismarcka* i *Prinz Eugena* o kryptonimie „Rheinübung" znajdzie Czytelnik w publikacji wydanej przez AJ–Press pt. „Operacja Rheinübung — polowanie na *Bismarcka*", która została wydana jako pierwsza pozycja w nowej serii „Bitwy i kampanie".

Po prawej: *Tirpitz* przycumowany do nabrzeża w Kilonii podczas przerwy w strzelaniach artyleryjskich, sfotografowany przez brytyjskie rozpoznanie lotnicze we wrześniu 1941 roku.
Right: *Tirpitz* moored at Kiel during a lull in artillery exercise, photographed by British aerial reconnaissance in September, 1941.

(IWM — C 4123)





Prace wyposażeniowe *Tirpitza* były pilnie obserwowane przez Brytyjczyków. *Tirpitz* sfotografowany we wrześniu 1941 roku podczas przeprowadzania kolejnych ćwiczeń na wodach zatoki Strander, tuż przed włączeniem go do Baltenflotte.

Fitting out of *Tirpitz* was closely monitored by the British. Here *Tirpitz* photographed in September, 1941, while taking part in another series of exercise at Strander Bay, immediately prior to her introduction into Baltenflotte.

(IWM — C 4124)

Przez kolejne dni załoga *Tirpitza* spędzała czas na próbach maszynowych: 23 sierpnia wykonywano próby z elektrowniami nr 3 i nr 4 na prawej burcie; 24 i 26 sierpnia przeprowadzono próby maszyn na uwięzi; kulminacją tych działań były przeprowadzone 26 sierpnia próby pod obciążeniem z wszystkimi trzema turbinami. Po pozytywnym przejściu ostatnich testów, wieczorem 27 sierpnia okręt został przeholowany do portu wojennego Scheera — tam też spędził następny dzień na próbach z dźwigami okrętowymi. W porcie tym pancernik stał zacumowany do końca miesiąca.

Pierwszego września o godzinie 8.00 wypłynął z portu wojennego na Zatokę Kilońską, gdzie prowadził ćwiczenia z odmagnetyzowaniem kadłuba (MES). Po godzinie 16.10 przeholowano *Tirpitza* do nabrzeża nr II stoczni Deutsche Werke w Kilonii, natomiast już 2 września w godzinach porannych ponownie zmienił miejsce postoju po odholowaniu do boi A 11 — i tam też od godziny 9.40 przeprowadzano kompensację kompasów magnetycznych oraz dalszą demagnetyzację kadłuba. Zaplanowano również na ten dzień przeprowadzenie ćwiczeń MES, ale ich nie wykonano. O godzinie 19.45 pancernik został przeholowany do nabrzeża nr II, gdzie późnym wieczorem ogłoszony został alarm przeciwlotniczy na pokładzie. Nadchodząca noc również przyniosła

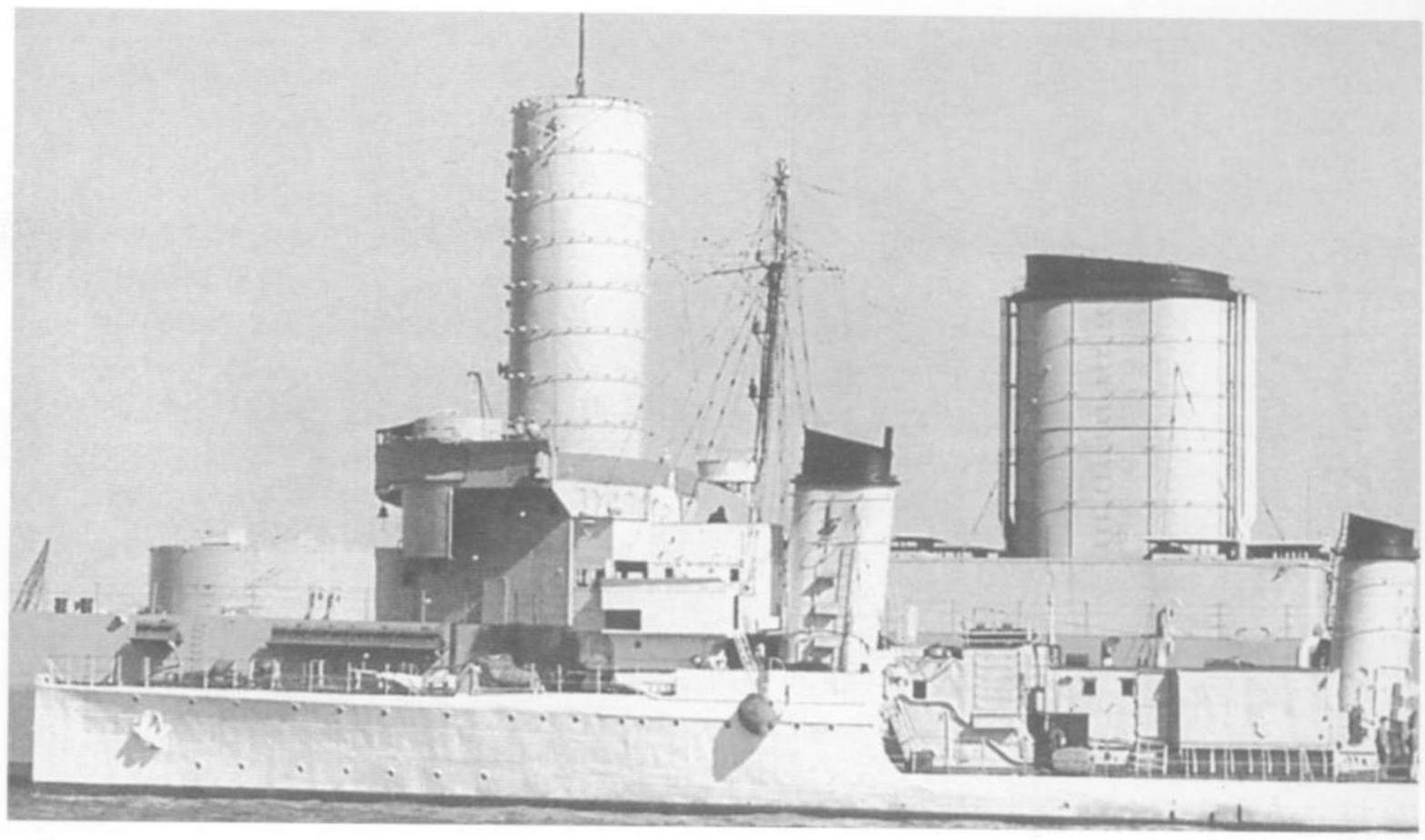
kolejny alarm przeciwlotniczy, który niebawem został odwołany.

3 września jednostkę ponownie przeholowano do boi A 11, gdzie prowadzono próby urządzeń i wyposażenia lotniczego (rejestrowany przez kamery start z katapulty wodnosamolotu Arado 196 o numerze BB+YF). Pod wieczór *Tirpitz* został odholowany z powrotem do nabrzeża nr II. Następnego dnia od godzin porannych (od godziny 7.00) robotnicy stoczniowi pracowali na platformie marsa przy regulacji głównego dalmierza EM II. Z powodu dwukrotnie ogłaszanych w ciągu dnia alarmów przeciwlotniczych prace postanowiono przerwać i kontynuować następnego dnia. Ze względu na pojawiające się wrogie samoloty, późnym wieczorem pomiędzy godziną 21.00 a 23.30 rozpoczęto przygotowania do przeholowania okrętu do portu wojennego Scheera.

Kolejny dzień 6 września minął bez zdarzeń godnych odnotowania. Dopiero 7 września o godzinie 23.05 ogłoszono alarm przeciwlotniczy. Po 40 minutach od ogłoszenia alarmu reflektory okrętowe namierzyły cztery nieprzyjacielskie samoloty nadlatujące (od dziobu) z kąta zerowego. Wkrótce zauważono kolejne nieprzyjacielskie samoloty, do których natychmiast otworzono ogień przeciwlotniczy. Nastąpiło to o godzinie 1.35. W tym czasie trzy bomby spadły w okolicach okrętu. Pierwsza z nich eksplodowała w odległości około 250 metrów od rufy, następne dwie na wysokości śródokręcia, po prawej burcie pancernika. W niecałą godzinę później, o 2.21, niedaleko burty *Tirpitza* runął do wody zestrzelony nieprzyjacielski samolot. Spadł on w pobliżu reflektorów, w namiarze 270 stopni. Równocześnie z nim nadleciał z lewej burty kolejny samolot, do którego natychmiast otworzyła ogień artyleria przeciwlotnicza. Trafiony czterema pociskami średniej artylerii samolot zapalił się i płonąc spadł do wody za rufą cumującej jednostki. O godzinie 5.10 odwołano alarm przeciwlotniczy. Podczas nocnego ostrzału nieprzyjacielskich samolotów zużyto łącznie 33 pociski kalibru 105 mm. Następnego dnia w godzinach wieczornych przeholowano *Tirpitza* do portu wojennego, gdzie następne dwa dni (9 i 10 września) minęły bez szczególnych wydarzeń, nie licząc raz ogłoszonego alarmu przeciwlotniczego.

Strzelania z ciężkiej i średniej artylerii

Po dłuższym pobycie w porcie, o godzinie 8.05 dnia 11 września pancernik *Tirpitz* odcumowuje i przy pomocy holowników opuszcza port wojenny, płynąc po wewnętrznych wodach Zatoki Kilońskiej najpierw



Kierowany radiem okręt–cel *Hessen* (w głębi) i okręt kierujący *Blitz*.

Target drone *Hessen* with her command ship *Blitz* were taking part in *Tirpitz*'s artillery practice.

(ze zbiorów AJ–Pressu / courtesy of AJ–Press)

Fragment dziennika bojowego *Tirpitza*, w którym odnotowano ćwiczenia kalibracyjne artylerii głównej, średniej i lekkiej, przeprowadzone z udziałem m.in. okrętu-celu *Hessen* w dniach 12 i 13 października 1941 roku.

Excerpt from the *Tirpitz* logbook with notes dated October 12 and 13, 1941 concerning the main, secondary and light artillery batteries calibration exercises with the *Hessen* target-ship.

(Bundesarchiv / Militärarchiv)

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse	
09.45-10.30		Kaliberschießen der M.A. gegen "Hessen".	1
14.15-15.00		Kaliberschießen der S.A. und M.A. gegen "Hessen".	8 1
ab 18.00		Brennstoffmeßfahrt.	
12. 10.	Gewässer um Arkona.		
07.00	Starke von Nordost auf Nordwest drehende Winde, wolkig, gute Sicht.	Brennstoffmeßfahrt beendet.	
08.00		"M3" und "M20" zur Stelle, U.- Bootssicherung voraus.	
09.00-10.00		Gefechtsdienst, Kaliberschießen gegen "Hessen" wird wegen Wetterlage aufgeschoben. (Leitboot kann am Zielschiff nicht längsseit gehen).	
11.12-14.30		Auf Saßnitz Reede zur Übernahme von Heizölsorte II für EKK - Erprobungen geankert. M-Boote umkreisen Ankerplatz.	
17.30-18.25		Kaliberschießen der S.A. und M.A. gegen "Hessen".	
		Während der Nacht wechselnde Kurse mit hoher Fahrt im Schießgebiet A und C gesteuert.	
13. 10.	Gewässer um Arkona.		
08.00	Mäßige Winde um Nordwest, wolkig, gute Sicht.	Auf Saßnitz Reede geankert zur Übernahme EKK - Personal und Einbau der Indikatoren für Erprobungen. "M3" und "M20" umkreisen den Ankerplatz zur U.- Bootssicherung.	
13.45) 14.00)		Flugzeugstart.	
14.27) 14.57)		Kaliberschießen der S.A. gegen Scheibe.	
		15.30	

Pancernik *Admiral Scheer* razem z *Tirpitzem* wchodził w skład Baltenflotte i uczestniczył w jedynej operacji tego zespołu na Morzu Bałtyckim w 1941 roku. Zdjęcie okrętu pochodzi z okresu wojny domowej w Hiszpanii.

***Admiral Scheer* formed part of a Baltenflotte, and took part in the only one battle action by this force at Baltic in 1941. Here *Admiral Scheer* seen during the Spanish Civil War.**

(ze zbiorów Autora / courtesy of M. Skwiot)

drogą „czerwoną 01", następnie „czerwoną 04" i dalej „czerwoną 40". Po południu rozpoczął pobieranie paliwa ze zbiornikowca Diedenhofen, ze składu zespołu płynącego za *Sperrbrecherem* 18. O godzinie 14.58 nastąpiła nieoczekiwana detonacja miny w odległości około 50 metrów od *Sperrbrechera*. Dowódca *Tirpitza*, widząc niebezpieczeństwo ze strony pływających min, zarządził przerwanie bunkrowania paliwa i udanie się zespołu w obszar wschodni Bornholmu. Tam na bezpiecznych wodach miał kontynuować pobieranie oleju napędowego. Operacja ta została wkrótce odwołana i o 20.00 pancernik wpłynął i zacumował na stałe w porcie wojennym Scheera. Jednak zbliżająca się noc nie należała do spokojnych. O godzinie 23.15 ogłoszono na okręcie alarm przeciwlotniczy. Rychło obsadzono stanowiska artylerii przeciwlotniczej i po północy otworzono ogień w kierunku nadlatującego nieprzyjaciela. Podczas minutowego zaledwie ataku brytyjskich samolotów wystrzelono w sumie 20 pocisków kalibru 105 mm. Dopiero nad ranem, tuż przed godziną czwartą, alarm odwołano.

O godzinie 6.00 *Tirpitz* wypłynął z portu w stronę zatoki Strander, uzyskując pełną gotowość bojową w ciągu pół godziny. W południe na okręcie ogłoszono kolejny alarm przeciwlotniczy. Dowódca pancernika podjął decyzję o przygotowaniu okrętu do opuszczenia zatoki i natychmiastowego wypłynięcia. Jednak w tym czasie przejście było niemożliwe ze względu na prawdopodobieństwo potyczki z nieprzyjacielem. Dopiero o godzinie 15.00 podniesiono kotwicę i okręt mógł popłynąć z powrotem w stronę portu wojennego, do którego zawinął o godzinie 17.15. Następnego dnia o 6.05 *Tirpitz* ponownie opuścił port i po ponad dwugodzinnym rejsie stanął na pozycji numer 1, rozpoczynając strzelania artyleryjskie. Następnie wykonywał dalsze strzelania na pozycji numer 2. O godzinie 16.55 rozpoczął strzelania z ciężkiej i średniej artylerii, które zakończył o godzinie 17.20, po czym podniósł kotwicę. W czasie powrotnego rejsu ogłoszono alarm przeciwlotniczy i otworzono ogień na zachód od Volkenbank. Podczas tego ataku komandor Topp wydawał bezpośrednio rozkazy do obsługi dział przeciwlotniczych. Późnym wieczorem pancernik zacumował w porcie wojennym. 14 września w godzinach porannych *Tirpitza* przeholowano do boi A 13, gdzie załadowano odbiornik *Berta*. Wieczorem wyruszył z powrotem do portu wojennego Scheera.

15 września pancernik spędził cały dzień na strzelaniu: wypłynął z portu rano i zakotwiczył na pozycji nr 2, przygotowany do kolejnych ćwiczeń artyleryjskich. Pomiędzy godziną 10.25 a godziną 12.50 prowadził strzelania z dział ciężkiej i średniej artylerii. Po przejściu o godzinie 14.00 na pozycję nr 1 kontynuował strzelania od godziny 14.55 do godziny 15.40. W trakcie ćwiczeń zauważono nie zidentyfikowane samoloty, lecące nad zachodnim Bałtykiem. Wieczorem *Tirpitz* powrócił i zacumował w basenie portu wojennego. Wkrótce ogłoszono alarm przeciwlotniczy i po obsadzeniu stanowisk przez wachty bojowe o godzinie 23.26 otworzono ogień do nadlatujących nieprzyjacielskich samolotów. Podczas prowadzonego przez ciężką artylerię przeciwlotniczą ognia zaobserwowano trafienie trzech maszyn wroga, które płonąc odleciały w kierunku północnym. W czasie trzyminutowego ataku lotniczego pancernik zużył w sumie 13 pocisków kalibru 105 mm.

W dniu 16 września o godzinie 1.45 nastąpiło odwołanie alarmu lotniczego. W godzinach porannych pancernik wypłynął z portu wojennego i pomiędzy godziną 10.55 a 14.43 przeprowadził strzelania torpedowe w TEK (Dowództwie Ćwiczebnych Strzelań Torpedowych). Po wykonaniu pełnego programu strzelań wieczorem ponownie zacumował w basenie portu wojennego.

Następny dzień okręt spędził na kolejnych ćwiczeniach. Opuścił on dotychczasowe miejsce cumowania przy latarniowcu w okolicach Kilonii, przyjął nowy kurs na wschód drogą nr 1 i pięć minut przed osiemnastą rzucił kotwicę w zachodnim Gjedser. 18 września w godzinach porannych podniesiono kotwicę i dalej kontynuowano rejs na wschód trasą nr 1. W pobliżu granicy zachodniego obszaru strzelań artyleryjskich (A) nastąpiło spotkanie z lekkim krążownikiem *Köln*, z którym planowano przeprowadzić dalsze ćwiczenia. Pomiędzy godziną 9.00 a 19.13 wykonano serię ćwiczeń z namierzaniem krążownika z wykorzystaniem dalmierza EM II. Również w tym czasie, o 13.50, z pancernika kata-

pultowano wodnosamolot, który również uczestniczył w próbach dalmierza. Pod wieczór *Tirpitz* pożeglował drogą „zieloną nr 8" i o godzinie 20.45 rzucił kotwicę w zatoce Greifswalder.

9 września podniósł kotwicę i w godzinach południowych kontynuował ćwiczenia z lekkim krążownikiem *Köln* na obszarze strzelań A. Wieczorem skierował się na powrót w stronę zatoki Greifswalder, gdzie zacumował. Od godziny 21.00 prowadzono na okręcie nasłuch radiowy.

W nocy 20 września, gdy znajdował się na torze wodnym do Rugii (Rügen), przekazano mu o godzinie 1.40 informację o obowiązującym pogotowiu lotniczym na środkowym i zachodnim Bałtyku. Pięć minut później ciężka i lekka artyleria przeciwlotnicza okrętu była już w pełnej gotowości bojowej. Nieco później (o godzinie 2.40) odwołano nasłuch radiowy, jak również pogotowie lotnicze, choć dopiero nad ranem. Pomiędzy godziną 5.00 a 7.45 powrócono do nasłuchu radiowego.

W trakcie podnoszenia kotwicy zauważono wodę morską w zbiornikach oleju turbinowego w maszynowni prawej burty. Prawie natychmiast zarządzono filtrowanie oleju przez pompy destylacyjne oleju. Prawdopodobnie w spoinie zbiornika powstała szczelina, przez którą woda morska dostała się do środka. Uszkodzenie to mogło powstać na skutek drgań i wstrząsów powstałych podczas strzelań artylerii głównej, które niedawno wykonywał pancernik. W dodatku nastąpiła awaria prawoburtowego wału śrubowego. Z pokładu okrętu katapultowano wodnosamolot, którego zadaniem było sprawdzenie, czy za rufą *Tirpitza* nie ma plam olejowych na wodzie. Wodnosamolot z cywilnym mechanikiem na pokładzie wykonał lot „sprawdzający" na odcinku wschód–zachód w obszarze ćwiczeń A.

Nie był to koniec złych wiadomości dla pancernika — o godzinie 17.40 przyjęto radiogram z Dowództwa III Floty: „KrKr 17.30: *Tirpitz*, *Scheer*, *Köln* — krążyć w wyznaczonym obszarze, meldować o aktualnym stanie paliwa". Mogło to oznaczać tylko jedno — wyznaczenie pancernika do działań bojowych, zaplanowanych na najbliższy czas przez Dowództwo III Floty. „Prawie" ukończony i w pełni wyposażony *Tirpitz* z powodu opóźnień nie zdążył przejść wszystkich przewidzianych harmonogramem ćwiczeń urządzeń i artylerii. W dodatku ciągle był trapiony przez powstające uszkodzenia agregatów i urządzeń w siłowni okrętowej. Osiągnął jednak punkt czasowy na drodze „zielonej" do Sassnitz i przygotował zarówno ciężką, jak i średnią artylerię do prowadzenia dalszych strzelań artyleryjskich. Na godzinę 20.00 planowano osiągnąć południową granicę obszaru strzelań A, przygotowano więc reflektory okrętowe do zaplanowanych nocnych ćwiczeń. Tymczasem pod pokładem udało się w końcu mechanikom połączyć wał z turbiną prawej burty. Dostarczone do turbiny ciśnienie pozwoliło uzyskać niewielkie obroty wału i prędkość 14 węzłów. Niestety mogła ona pracować w tym stanie tylko przez najbliższe 12 godzin, przy założeniu, że nie nastąpi kolejna awaria. O godzinie 19.15 nastąpiło jednak pogorszenie sytuacji i okręt przerwał dalszą żeglugę.

Rzucił kotwicę w odległości ośmiu mil od zatoki Greifswalder. Mechanicy przystąpili do prac przy prawoburtowej turbinie. Na domiar złego pracownicy cywilni z zakładów Kruppa musieli rozpocząć naprawę uszkodzeń w działach artylerii głównej i średniej powstałych podczas strzelań. O 19.27 dowódca okrętu, kmdr Topp, wysłał optymistyczny radiogram do dowództwa floty o przewidywanym końcu naprawy wałów do godziny 00.00 i uzyskaniu planowanej prędkości bojowej 26 węzłów. Ponadto poprosił o przygotowanie na godzinę 8.00 rano rezerwowego zasobu oleju opałowego. Podał aktualny stan amunicji bojowej średniej artylerii plot. i ciężkiej, który wynosił 63% stanu. Pancernik nie posiadał żadnej torpedy, a z wyposażenia lotniczego tylko jeden wodnosamolot znajdował się na pokładzie. O godzinie 20.50 pancernik przyjął radiogram, w którym poinformowano, że 21 września zbiornikowiec *Adria* przypłynie na kotwicowisko Gjedser i *Tirpitz* będzie mógł uzupełnić zapas oleju do pełna. Potrzebna amunicja będzie przygotowana dla okrętu w zakładach produkcyjnych. Razem ze zbiornikowcem *Adria* pancernik miał popłynąć do Świnoujścia (Swinemünde). W przesłanej notatce został również zawarty rozkaz dla załogi maszynowej o podawaniu na bieżąco do dowództwa III Floty stanu oleju napędowego. O godzinie 21.19 pancernik przyjął kolejny radiogram, w którym poinformowano o przygotowaniu w wydziale torpedowym w Świnoujściu ośmiu kompletnych torped z głowicami bojowymi. Dodatkowo przygotowano osiem głowic ćwiczebnych razem z 20 ładunkami miotającymi.

Po zakotwiczeniu na wyznaczonej pozycji przekazano radiogram do Dowództwa Floty, w którym poinformowano o naprawieniu usterek wałów napędowych. W chwili obecnej wszystkie trzy były sprawne, powiadomiono również o uzupełnieniu amunicji do 1/3 stanu artylerii ciężkiej oraz o załadowaniu na pokład torped i zaokrętowaniu dwóch wod-

Lekki krążownik *Köln* uczestniczył w ćwiczeniach urządzeń optycznych pancernika we wrześniu 1941 roku na wodach Zatoki Greifswalder.
Light cruiser *Köln* took part in calibrating of *Tirpitz*'s optical rangefinding and pointing apparatus in fall of 1941, in Greifswalder Bay.

(ze zbiorów A. Jarskiego / courtesy of A. Jarski)

***Tirpitz* podczas sztormowania na Zachodnim Bałtyku we wrześniu 1941 roku.**
***Tirpitz* storming in Western Baltic, September 1941.**

(Bundesarchiv/Militärarchiv — RM 5194)

nosamolotów. Dozbrojony pancernik był właściwie gotowy do działań wojennych, brakowało mu tylko obiecanego dodatkowego paliwa. Komandor Topp przekazał informację o nie pojawieniu się w wyznaczonym punkcie *Adrii*. *Tirpitz* znajdował się wówczas na kotwicowisku Greifswalder i płynął kursem 175 stopni z prędkością 8,6 węzła. Rano po podniesieniu kotwicy przeprowadzono próby inercji, ćwiczenia w określaniu pozycji nawigacyjnych oraz ćwiczenia załogi maszynowej.

Wieczorem pancernik rzucił kotwicę na północ od Greifswalder. Dowódca wraz z oficerem nawigacyjnym (NO) i głównym inżynierem mechanikiem oraz swoim zastępcą udali się jednostką *Blitz* do Dowództwa Floty. Zostali tam przyjęci przez Głównodowodzącego Obrony Wybrzeża (BdK). Nad ranem 22 września o godzinie 2.32 powrócili na pokład pancernika. Razem z nimi przybyli też BdK, BdS i Głównodowodzący Floty Bałtyckiej z mapami pól minowych obszaru centralnego i wschodniego Bałtyku. Przed południem rozpoczęto przygotowania do opuszczenia kotwicowiska. O 14.50 pożegnano powracających na ląd na pokładzie *Blitza* oficerów z Dowództwa. Wieczorem nawiązano łączność radiową z tendrem *Hela*. Późnym wieczorem, o 23.30, *Blitz* znów pojawił się przy burcie pancernika, i na pokład *Tirpitza* wstąpili: Głównodowodzący Baltenflotte (BdB) wiceadmirał Ciliax, oficer nawigacyjny, zastępca oficera nawigacyjnego, główny mechanik i jego zastępca.

Baltenflotte

23 września pancernik pożeglował do punktu zbiorczego Grupy Północnej Baltenflotte. Za rufą w linii wodnej *Tirpitza* płynął ciężki krążownik *Admiral Scheer*, lekkie krążowniki *Köln* i *Nürnberg*. Osłonę ich stanowiły płynące z przodu niszczyciele Z 25, Z 26, Z 27. Po prawej burcie pancernika płynęły torpedowce T 8 i T 11.[9]

O godzinie 17.30 minęli zagrodę Wartburg III i szwedzkie wody terytorialne, zarządzono nocne wachty bojowe artylerii średniej i przeciwlotniczej. 24 września we wczesnych godzinach porannych katapultowano z pokładu pancernika wodnosamolot, którego zadaniem było przeprowadzenie patrolu przeciwpodwodnego. O 7.15 opuszczono na wodę łódź dowódcy celem udania się po fińskiego pilota, którego 20 minut później przyjęto na pokład. Podczas zbliżania się do wysp ponownie katapultowano wodnosamolot na następny patrol przeciwpodwodny.

O godzinie 14.05 na wysokości Föglö *Tirpitz* rzucił kotwicę przy wejściu do Zatoki Fińskiej, blokując przejście jednostek sowieckich, które mogły opuścić Leningrad i popłynąć w stronę neutralnej Szwecji. W tym też czasie przyjęto na pokład fińskiego oficera meldunkowego (łącznikowego). Pod wieczór pancernik wydał olej napędowy torpedowcom T 2 i T 5.

Następnego dnia — 25 września — pomiędzy godziną 9.30 a 11.00 odbyła się narada u dowódcy pancernika z udziałem poszczególnych oficerów na temat przeprowadzenia ostrzału sowieckich pozycji z artylerii głównej przez *Tirpitza*, ciężki krążownik

9. Wyciąg z rozkazu operacyjnego przekazanego *Tirpitzowi*: „Punkt 1 — W związku z wojną sowiecką zespół w składzie: *Tirpitz*, *Scheer*, *Nürnberg*, *Köln*, Z 25, Z 26, Z 27 oraz Druga Flotylla torpedowców w składzie: T 2, T 5, T 8 i T 11 jako Grupa Północna ma się udać w pobliże Zatoki Fińskiej do fiordu Föglö na wyspach Alandzkich.

Punkt 2 — Siły główne znajdują się w Świnoujściu i stamtąd wyruszą wyłącznie na rozkaz BdK na drogę 5190 (wschodnia część wyspy Oland pomiędzy Nardburg III a szwedzką wyspą Oland i Gotland) przez 2892, następnie do kotwicowiska w fiordzie Föglö. Na tym obszarze zostaną wzmocnione patrole U–bootów.

Punkt 3 — Rozkazy taktyczne i zbiorowe będą dostarczane ze Świnoujścia przez BdS i kierownictwo operacji BdK. O godzinie 12.30 nastąpiło wydanie rozkazów i od tej pory okręt powinien być w gotowości bojowej.

A. Marsz bojowy, stan gotowości 2, para na 24 węzły. B. Stan bojowy załogi. C. Podczas rejsu lewa burta — wachta bojowa, prawa burta — odpoczynek i na zmianę. D. Organizacja wachty artyleryjskiej.

1. Ochronę nad morzem i z powietrza zapewnia grupa „Berta", samolot „Horsch". Cele morskie ciężkiej artylerii, dzień i noc pełna gotowość na miejscu, personel śpi w kwaterach. Średnia artyleria pełna gotowość bojowa na miejscu, jedna wachta bojowa w wieży. Magazyny amunicyjne do zmierzchu pełna gotowość na miejscu, obsada jedno działo (lufa) na wieży, wolni od wachty w kwaterze. Noc. Pełna gotowość jedna wachta bojowa na miejscu, jedna lufa w pełnej gotowości bojowej, wolni od wachty śpią w pobliżu w miejscu wolnym. Artyleria przeciwlotnicza w ciągu dnia. Pełna gotowość wachta bojowa na stanowiskach przy działach, szczegółowe rozkazy otrzyma przy działach, wolni od wachty zgodnie z planem w kwaterach. Po wieczór pełna gotowość bojowa, jedna wachta na miejscu, wolni od wachty śpią przy stanowiskach bojowych. Noc. Pełna gotowość, jedna wachta bojowa na stanowiskach, wolni od wachty w kwaterach. Lekka artyleria przeciwlotnicza, dzień i noc na stanowiskach w oczekiwaniu na rozkazy z centrali dowodzenia i głównego stanowiska artylerii przeciwlotniczej.

2. Broń torpedowa. Pełna gotowość wszystkich wyrzutni, w pogotowiu pod wieczór i w nocy. Jedna wachta w gotowości, wolni od wachty śpią przy wyrzutniach.

3. Wodnosamolot w pełnej gotowości, przygotowanie do startu w ciągu dwóch godzin."

Admiral Scheer, jednostki Drugiej Flotylli niszczycieli oraz Drugiej Flotylli torpedowej. Niebawem sytuacja się wyjaśniła, ponieważ w dniach pomiędzy 21 a 23 września samoloty Ju 87 *Stuka* z Drugiej Eskadry (Stg 2) zbombardowały flotę sowiecką zakotwiczoną w Kronsztadzie. Zatopiły pancernik *Pietropawłowsk* (ex *Marat*), uszkodziły pancernik *Oktjabrskaja Rewolucja* i ciężki krążownik *Maksym Gorki*. Podjęto decyzję o redukcji Baltenflotte do lekkich krążowników, aby w ten sposób uniknąć ryzyka zaatakowania pancernika przez sowieckie okręty podwodne. *Tirpitz* wraz z flotyllą torpedowców miał udać się do Gdyni. Ciężki krążownik *Admiral Scheer* miał popłynąć do stoczni Blohm & Voss w Hamburgu w osłonie Trzeciej Flotylli ścigaczy, która po drodze miała zawinąć do Wilhelmshaven.

O godzinie 13.40 Głównodowodzący Baltenflotte (BdB) wiceadmirał Ciliax wraz ze swoim sztabem opuścił pokład *Tirpitza* i zaokrętował się na pokładzie lekkiego krążownik *Nürberg*. O 13.45 na pokład pancernika wszedł fiński pilot, po czym podniesiono kotwicę. Na pancerniku wachta bojowa obsadziła stanowiska. 40 minut później okręty sformowały szyk, na czele którego płynął *Tirpitz*, za nim ciężki krążownik *Admiral Scheer*. Po obu burtach pancernika jako ochrona przed okrętami podwodnymi płynęły torpedowce T 2 (z lewej burty) oraz T 5 (po prawej burcie). Dodatkową osłonę tworzyły ścigacze: S 59, S 57, S 60, S 61. Około jednej mili z przodu znajdowała się Pierwsza Flotylla trałowców. Pod wieczór trałowiec M 7 z fińskim pilotem na pokładzie odłączył się od zespołu. 26 września o godzinie 7.00 minięto zagrodę minową Wartburg III. Wkrótce, bo już o godzinie 8.15, *Admiral Scheer* wraz z Trzecią Flotyllą ścigaczy również odłączyli się od zespołu. Przekazano rozkaz na torpedowce T 2 i T 5, aby przejęły ochronę przeciwpodwodną pancernika, płynąc z obu jego burt.

Po południu minęli Półwysep Helski i o godzinie 17.20 zacumowali przy Dworcu Morskim w Gdyni. Wieczorem uzupełniono olej napędowy ze zbiornikowca *Sigrid Beater*. Następnego dnia — 27 września — przekazano na pancernik następującą informację: po dłuższym postoju sowiecka flota rozpoczęła działalność bojową. Komandor Topp udał się wodnosamolotem do Dowództwa III Floty do Świnoujścia po nowe rozkazy. W tym czasie ponownie wystąpiły na pancerniku drobne usterki w prawoburtowej turbinie.

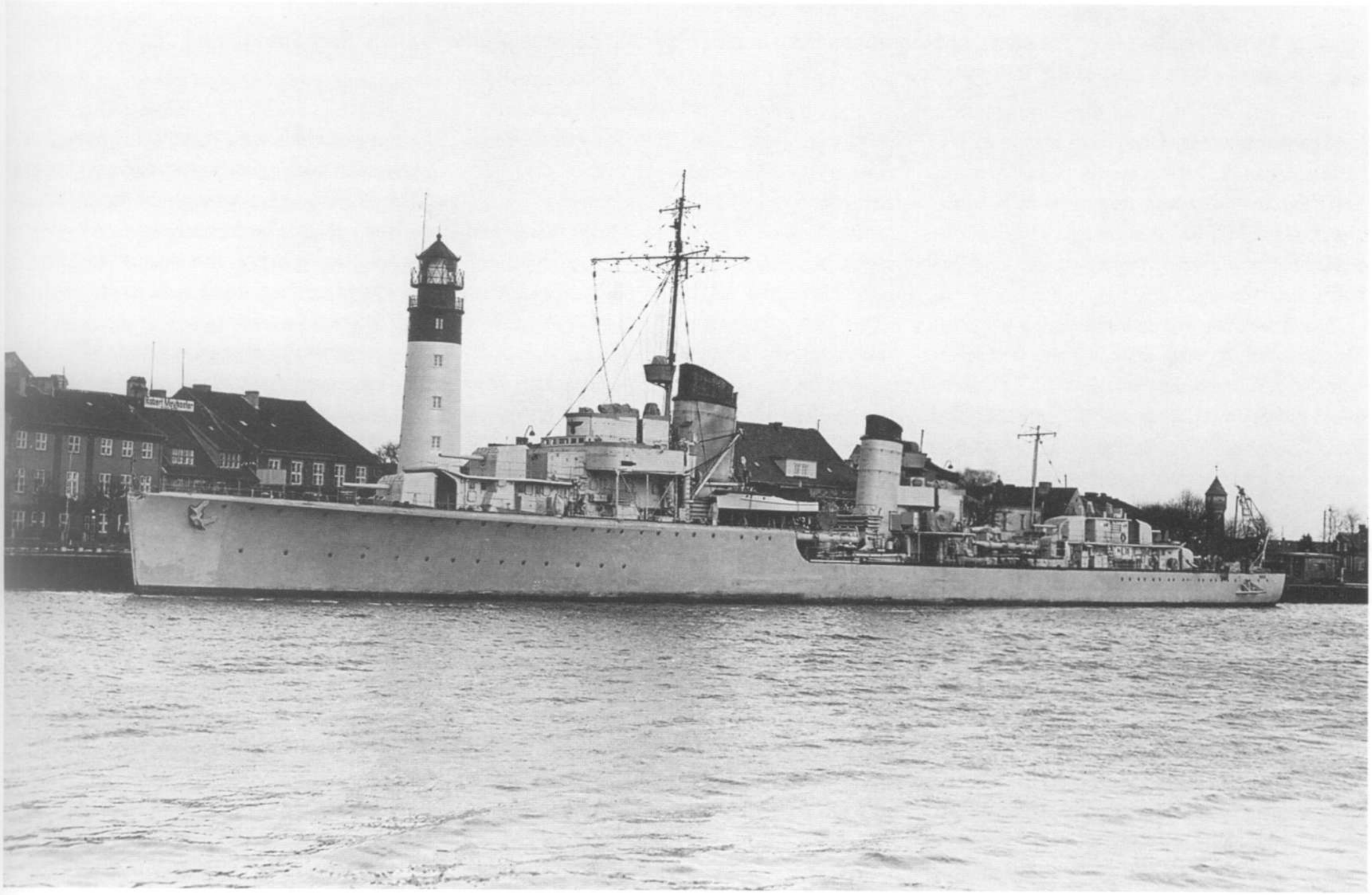
Gotenhafen

28 września o godzinie 2.00 przyjęto radiogram FT 2201/90 od Dowództwa Grupy Północ z rozkazem wymarszu powrotnego na tor wodny do Rugii. Następnego dnia po południu w asyście holowników pancernik opuścił port Gotenhafen. W czasie rejsu po godzinie 14.00 nastąpiła awaria w prawoburtowej turbinie, którą później ostatecznie wyłączono. Pod wieczór, o 17.45, *Tirpitz* przerwał dotychczasową żeglugę i rzucił kotwicę na południe od Jastarni (Heisternest). 30 września otrzymano wiadomość od Dowództwa Floty, że na obszarze koło Rugii trwają ćwiczenia niemieckich okrętów podwodnych. Aby uniknąć przypadkowego storpedowania przez własne okręty, *Tirpitz* mógł wpłynąć na ten akwen dopiero po zakończeniu ćwiczeń.

Następnego dnia, tzn. 1 października, nadal stał na kotwicy w okolicy Jastarni; dopiero pod wieczór opuścił kotwicowisko i zawrócił w kierunku Gotenhafen. Pomiędzy godziną 18.00 a 19.45 dowódca pancernika zameldował się na pokładzie lekkiego krążownika *Nürnberg*. Drugiego października pancernik przebywał jeszcze na gdyńskim kotwicowisku, które opuścił następnego ranka o godzinie 9.40. W ciągu dnia katapultowano wodnosamolot z komandorem Toppem na pokładzie. Dowódca poleciał do Dowództwa Floty w Świnoujściu po nowe rozkazy dla swej jednostki. Po południu o godzinie 13.30 katapultowano drugi wodnosamolot z oficerem flagowym, który z rozkazami skierował się do Wilhelmshaven, a załoga czas między godziną 13.00 a 16.00 spędziła na przeprowadzeniu ćwiczeń artylerii, rejestrowanych przez kamery filmowe. Późnym popołudniem, o godzinie 16.45, pancernik ponownie zjawił się na kotwicowisku w okolicach Gdyni. Następnego dnia podniesiono kotwicę i okręt skierował się w stronę Zatoki Puckiej (Putziger Wiek), by ponownie prowadzić ćwiczenia bojowe, również rejestrowane na taśmie filmowej. O 13.15 *Tirpitz* powrócił do Dworca Morskiego Gotenhafen. W Gdyni spędził następne dwa dni, jedynie dowódca 4 października o godzinie 14.15 opuścił pokład, by ponownie udać się do Dowództwa Floty w Świnoujściu po rozkazy dla swej jednostki.

Niszczyciele klasy *Leberecht Maass* tworzyły osłonę *Tirpitza* w działaniach bojowych.
***Leberecht Maass* class destroyers gave the *Tirpitz* ASW screen while on combat sorties.**

(ze zbiorów A. Jarskiego / courtesy of A. Jarski)



Inne ujęcie pancernika *Admiral Scheer*, który razem z *Tirpitzem* wchodził w skład Baltenflotte. Zdjęcie wykonano z pokładu innego „pancernika kieszonkowego" — *Admirala Grafa Spee* — w Kanale Kilońskim.

***Admiral Scheer* as seen from the stern, photographed from another "pocket battleship", the *Admiral Graf Spee* in Kiel Channel. Together with *Tirpitz* she was a part of the Baltenflotte.**

(MMW)

6 października po południu okręt wypłynął z portu. O godzinie 18.30 minął Hel (Hela) i po 15 minutach wziął kurs bojowy na punkt „niebieski 51", a następnie na „zielony 03". Podczas tego przejścia osłonę okrętu stanowiły cztery torpedowce z Drugiej Flotylli torpedowców.

Najbliższe dwa tygodnie minęły na pokładzie *Tirpitza* na kalibrowaniu dział ciężkiej i średniej artylerii oraz na strzelaniach torpedowych. 7 października o godzinie 6.00 *Tirpitz* znajdował się w pobliżu punktu „zielonego 03". Przed południem z pokładu pancernika katapultowano wodnosamolot na rozpoznanie. Od godziny 14.00 do 17.30 przeprowadzano kalibrowanie dział ciężkiej i średniej artylerii. Pod wieczór pomiędzy godziną 19.25 a 20.45 odbyły się zaplanowane ćwiczenia w nocnej walce z „przeciwnikiem", z użyciem reflektorów oraz stanowisk broni przeciwlotniczej. Ze względu na nieprzyjacielskie samoloty, po zapadnięciu zmroku wygaszono światła nawigacyjne toru wodnego obszaru ćwiczeń A i C. Pozostawiono zapalone jedynie pławy świetlne pomagające w prowadzeniu nawigacji niemieckich okrętów podwodnych. Następnego dnia pancernik znajdował się na torze wodnym w okolicach Arcony, tam też w godzinach 9.30–11.45 kontynuowano ćwiczenia w kalibracji dział. Potem zarządzona została przerwa. I ponownie wrócono do ćwiczeń, które trwały od godziny 14.00 do 15.50. Wieczorem — w godzinach 19.00–21.15 — doskonalono umiejętność nocnego strzelania.

9 października na *Tirpitzu* odebrano radiogram z Dowództwa Floty przydzielający do dyspozycji pancernika, jako osłonę przed okrętami podwodnymi, trałowce M 3 i M 20. Tego dnia również godziny poranne (9.00 do 11.00) wykorzystano na kolejne ćwiczenia w kalibracji ciężkiej i średniej artylerii. Od godziny 11.00 przystąpiono do strzelań kalibracyjnych z artylerii przeciwlotniczej: przez 45 minut strzelano do celów morskich, sprawdzając dokładnie nakrycie celu. Po południu powrócono do strzelań z ciężkiej i średniej artylerii. W nocy od godziny 22.00 kontynuowano ćwiczenia w pełnym zaciemnieniu na obszarze A i C.

10 października okręt nadal przebywał na torze wodnym niedaleko Arcony, a przydzielone trałowce M 3 i M 20 zostały skierowane na redę Sassnitz. Około południa przycumował do burty *Blitz* i na pokład pancernika przeszedł szef łącznościowców, odpowiedzialny za utrzymanie łączności na obszarze ćwiczeń. Razem z kalibrowaniem dział wykonywano ćwiczenia w namierzaniu celu z wykorzystaniem optycznych urządzeń kierowania ogniem. Od godziny 14.00 do 15.00 wykonano zaplanowane na ten dzień ćwiczenia w obsłudze dalmierzy i central kierowania ogniem. Uczestniczył w nich również okręt-cel *Hessen*. Pod wieczór o godzinie 18.00 na pancerniku zarządzono zaciemnienie.

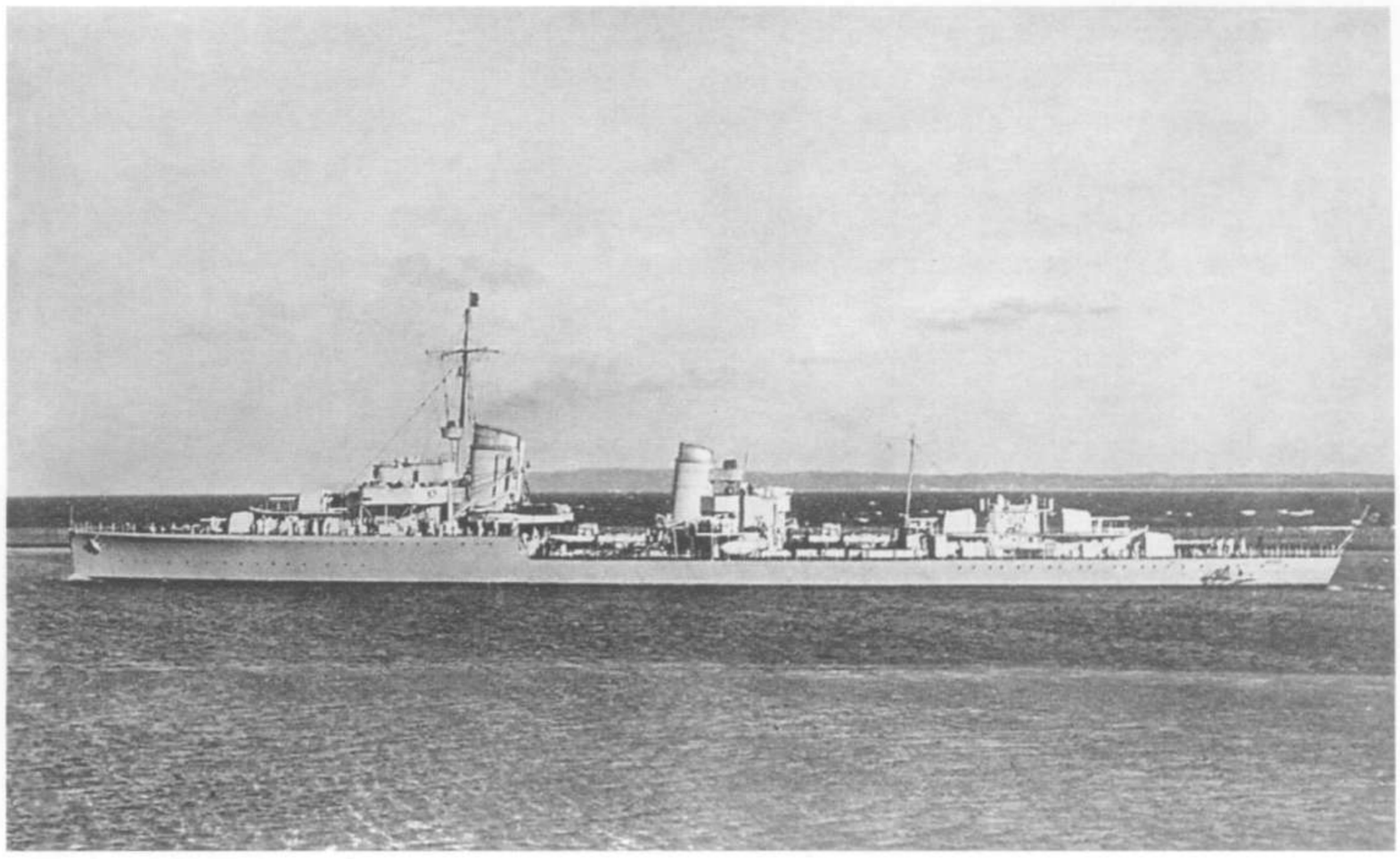
11 października od godziny 9.45 do 10.30 na *Tirpitzu* kontynuowano strzelanie kalibracyjne średniej artylerii z udziałem *Hessena*. Po południu natomiast od 14.15 do strzelań włączyła się ciężka artyleria. Ćwiczenia kalibracyjne z *Hessenem* kontynuowano także 12 października w godzinach porannych. Około południa pancernik przypłynął na redę Sassnitz. Tam w EKK (Dowództwo Prób Dla Nowo Zbudowanych Okrętów Wojennych) przeprowadził sortowanie oleju opałowego. Po tej operacji, zakończonej około 17.00, rozpoczęły się pomiary zużycia paliwa i próby prędkości. Gwoli ścisłości warto podać, że *Tirpitz* uzyskał wówczas prędkość 24 węzłów przy dziesięciu czynnych kotłach, pracujących pod maksymalnym ciśnieniem 58 atmosfer. Po południu, między 17.30 a 18.25, kontynuowano strzelania kalibracyjne ciężkiej i średniej artylerii znów z udziałem *Hessena*. Po zapadnięciu zmroku zaniechano dalszych ćwiczeń.

13 października pancernik stawił się na redę Sassnitz, gdzie na jego pokład wszedł personel EKK, mając do wykonania wmontowanie na okres prób indykatora w siłowni (urządzenie w siłowni do mierzenia liczby obrotów wałów). W tym czasie przydzielone trałowce M 3 i M 20 okrążały kotwicowisko, ubezpieczając w ten sposób pancernik przed ingerencją nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. Dodatkowo katapultowano z pokładu pancernika wodnosamolot z zadaniem przeprowadzenia rozpoznania obszaru ćwiczeń z powietrza. Po południu wykonano serię ostatnich strzelań bojowych z ciężkiej artylerii do tarcz strzelniczych. Gdy ćwiczenia zakończono, obsługa tarcz strzelniczych zeszła z pokładu pancernika. Kilka kolejnych dni to okres prób prędkości *Tirpitza*. Pierwsze próby marszowe rozpoczęto po południu o 16.30. Pancernik płynął na dwóch wałach z prędkością 22 węzłów. Późnym wieczorem od 20.10 powtórzono te same próby, ale już przy prędkości 19 węzłów, a po północy od 00.40 powtórzono próby z prędkością 14 węzłów. Podczas nocnych ćwiczeń *Tirpitza* rejon obszaru wschodniego A był zabezpieczany przez trałowce i ścigacze na wypadek ewentualnego ataku ze strony nieprzyjacielskich okrętów podwodnych.

Następnego dnia przeprowadzono pływania na mili pomiarowej Arcona, zakończono je o godzinie 9.38. Między godziną 11.00 a 14.00 rozpoczęto próby manewrowania maszynami na dwóch wałach w obecności personelu EKK. Po południu przeprowadzono strzelania kalibracyjne ciężkiej artylerii wieży „Dora", a o 14.30 otrzymano meldunek o zlokalizowaniu echa na południowym obszarze strzelań C. Meldunek nadszedł z trałowca M 3, który natychmiast przystąpił do ataku. Z trałowca zrzucono łącznie 12 bomb głębinowych, jednak bez widocznych efektów. Gdy wykonano dokładniejsze pomiary, okazało się, że echo nadal się pojawiało; prawdopodobnie pochodziło z wraku.

O godzinie 14.45 pancernik wznowił ćwiczenia marszowe. W czasie prób przy prędkości 25 węzłów uzyskano prędkość wałów wynoszącą 245 obrotów na minutę. Kolejne problemy w wykonaniu programu ćwiczeń pojawiły się o godzinie 17.00. W północnym obszarze A zdetonowano pływającą minę, w związku z czym *Tirpitz* otrzymał drogą radiową rozkaz przejścia na stację Wschód. W nocy płynął w zaciemnieniu (na dwóch wałach) z prędkością 13 węzłów zwiększaną okresowo do 15 węzłów.

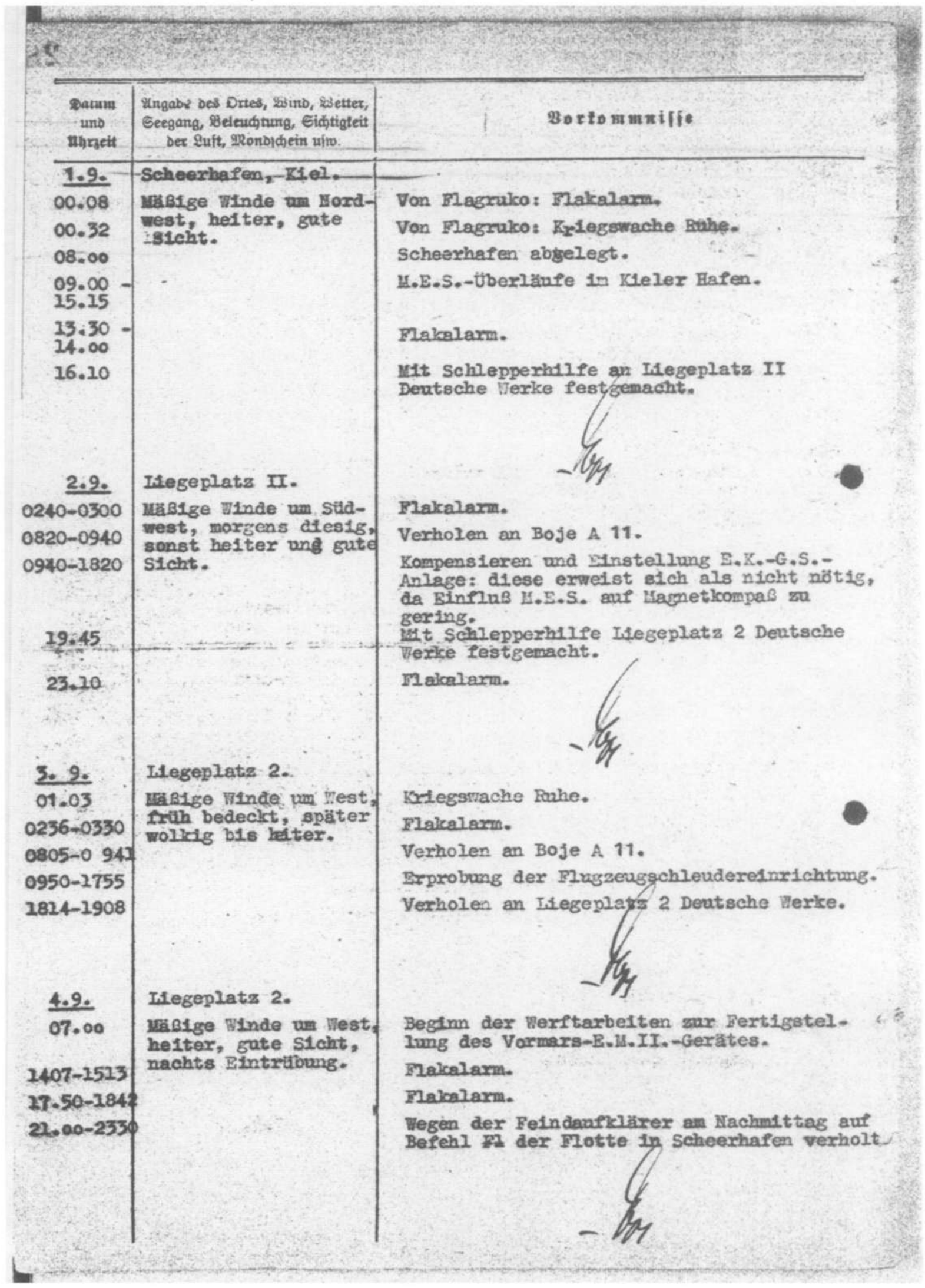
15 października w godzinach 13.40–16.45 prowadzono pomiary pracy silników głównych oraz zużycia paliwa przy prędkości 23 węzłów. W tym czasie dwukrotnie przebyto milę pomiarową Arcona. O godzinie 19.00 *Tirpitz* stawił się na redzie Sassnitz.



Jeszcze jeden niszczyciel klasy *Leberecht Maass* z eskorty *Tirpitza*.

Another *Leberecht Maass* class destroyer from *Tirpitz* escort.

(ze zbiorów A. Jarskiego / courtesy of A. Jarski)



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
1.9.	Scheerhafen, Kiel.	
00.08	Mäßige Winde um Nord-	Von Flagruko: Flakalarm.
00.32	west, heiter, gute	Von Flagruko: Kriegswache Ruhe.
08.00	Sicht.	Scheerhafen abgelegt.
09.00 - 15.15		M.E.S.-Überläufe im Kieler Hafen.
13.30 - 14.00		Flakalarm.
16.10		Mit Schlepperhilfe an Liegeplatz II Deutsche Werke festgemacht.
2.9.	Liegeplatz II.	
0240-0300	Mäßige Winde um Süd-	Flakalarm.
0820-0940	west, morgens diesig,	Verholen an Boje A 11.
0940-1820	sonst heiter und gute Sicht.	Kompensieren und Einstellung E.K.-G.S.- Anlage: diese erweist sich als nicht nötig, da Einfluß M.E.S. auf Magnetkompaß zu gering.
19.45		Mit Schlepperhilfe Liegeplatz 2 Deutsche Werke festgemacht.
23.10		Flakalarm.
3. 9.	Liegeplatz 2.	
01.03	Mäßige Winde um West,	Kriegswache Ruhe.
0236-0330	früh bedeckt, später	Flakalarm.
0805-0 941	wolkig bis heiter.	Verholen an Boje A 11.
0950-1755		Erprobung der Flugzeugschleudereinrichtung.
1814-1908		Verholen an Liegeplatz 2 Deutsche Werke.
4.9.	Liegeplatz 2.	
07.00	Mäßige Winde um West,	Beginn der Werftarbeiten zur Fertigstellung des Vormars-E.M.II.-Gerätes.
1407-1513	heiter, gute Sicht,	Flakalarm.
17.50-1842	nachts Eintrübung.	Flakalarm.
21.00-2330		Wegen der Feindaufklärer am Nachmittag auf Befehl Fl der Flotte in Scheerhafen verholt.

Fragment dziennika bojowego *Tirpitza*, w którym pod datą 3 września 1941 roku wpisano ćwiczenia wodnosamolotów pokładowych.

Excerpt from the *Tirpitz* logbook with a note dated September 3, 1941 on ship's seaplanes exercise.

(Bundesarchiv / Militärarchiv)

Tu na pokład jednostki zaokrętowano personel EKK — potrzebny przy próbach z bronią torpedową. Następnie pancernik popłynął w stronę punktu strzelań torpedowych.

16 października rozpoczął się okres intensywnych prób i strzelań torpedowych. Rano o godzinie 7.00 odbyła się narada u dowódcy okrętu, na której omówiono ćwiczenia, jakie zostaną przeprowadzone z okrętem-celem *Nürnberg* oraz z dwoma poławiaczami torped — T 4 i T 12. W ciągu całego dnia dwukrotnie przeprowadzono strzelania torpedami do *Nürnberga*: pierwsze pomiędzy godziną 9.00 a 11.45, drugie w godzinach 14.00–14.45. Ćwiczenia odbyły się na obszarze E, specjalnie wyznaczonym do strzelań torpedowych. O godzinie 16.15, tzn. już po ich zakończeniu, katapultowano wodnosamolot, który wysłano do Świnoujścia z raportami z ćwiczeń torpedowych. Wieczorem *Tirpitz* popłynął w stronę obszaru strzelań A.

Następnego dnia prowadzono próby na wodach mili pomiarowej Arcona. W godzinach 9.30–11.15 wykonano serię ćwiczeń i prób dalmierzy okrętowych w dokładnym namierzaniu jednostek nieprzyjaciela z udziałem okrętu-celu *Nürnberg*. Gdy próby dobiegły końca, pancernik oddalił się z tego obszaru i od godziny 13.20 stał na kotwicy na wodach przybrzeżnych Sassnitz. Strzegły go przydzielone trałowce M 3 i M 20. Wieczorem o godzinie 18.20 na pokład załadowano torpedy ćwiczebne, niezbędne do przeprowadzenia nocnych strzelań torpedowych. Od godziny 20.30 wykonano serię strzelań do *Nürnberga*, któremu asystowały poławiacze torped T 4 i T 16. Około północy (23.10) pancernik wziął kurs na obszar strzelań A. W dniu 18 października *Tirpitz* nadal kotwiczył niedaleko Sassnitz; tam też (pomiędzy godziną 7.00 a 15.30) z pokładu poławiaczy torped T 4 i T 16 pobrał torpedy ćwiczebne. Akwenu, który miał być obszarem ćwiczeń, strzegły trałowce M 3 i M 20.

Po pozytywnym zakończeniu strzelań torpedowych pancernik podniósł kotwicę, opuścił Sassnitz i drogą „zieloną" popłynął w kierunku Świnoujścia. Trałowce M 3 i M 20 przez cały czas przejścia pancernika czujnie przeszukiwały tor wodny. Wieczorem bardzo silny wiatr uniemożliwił dalszą żeglugę i *Tirpitz* wyrzucił kotwicę z prawej burty, przygotowując się do sztormowania. 19 października silny sztorm na zachodnim Bałtyku wpłynął na zmianę decyzji kmdra Toppa — jednostka przerwała rejs i zawróciła w kierunku Sassnitz. Wieczorem rzucono kotwicę.

Na redzie Sassnitz do burty pancernika przycumowało awizo *Gazelle* i na jego pokład wszedł Głównodowodzący pancernikami (BdS) wraz ze swoim sztabem. Celem ich wizyty było dokładne zapoznanie się z przebiegiem dotychczasowego szkolenia załogi i przygotowania okrętu do działań bojowych. W konsekwencji tej wizyty następnego dnia rano *Tirpitz* podnosi kotwicę i wypływa na spotkanie z lekkimi krążownikami *Nürnberg* i *Köln*, co nastąpiło o godzinie 9.30. Dzień minął na wspólnych ćwiczeniach w zespołowym pływaniu z krążownikami. Wieczorem stanął na kotwicy w okolicach Swaneke, lecz już z samego rana ponownie podniósł kotwicę i ruszył w kierunku wyznaczonego punktu spotkania z tankowcem *Dithmarschen*. Po południu uczestniczył w ćwiczeniach marszowych w zespole okrętów. Jednostki 3. Flotylli torpedowców ubezpieczały zespół okrętów biorących udział w manewrach. Wieczorem kontynuowano ćwiczenia marszowe na zachodnim i środkowym Bałtyku. O godzinie 22.30 *Tirpitz* rzucił kotwicę w okolicach Nekso na Bornholmie.

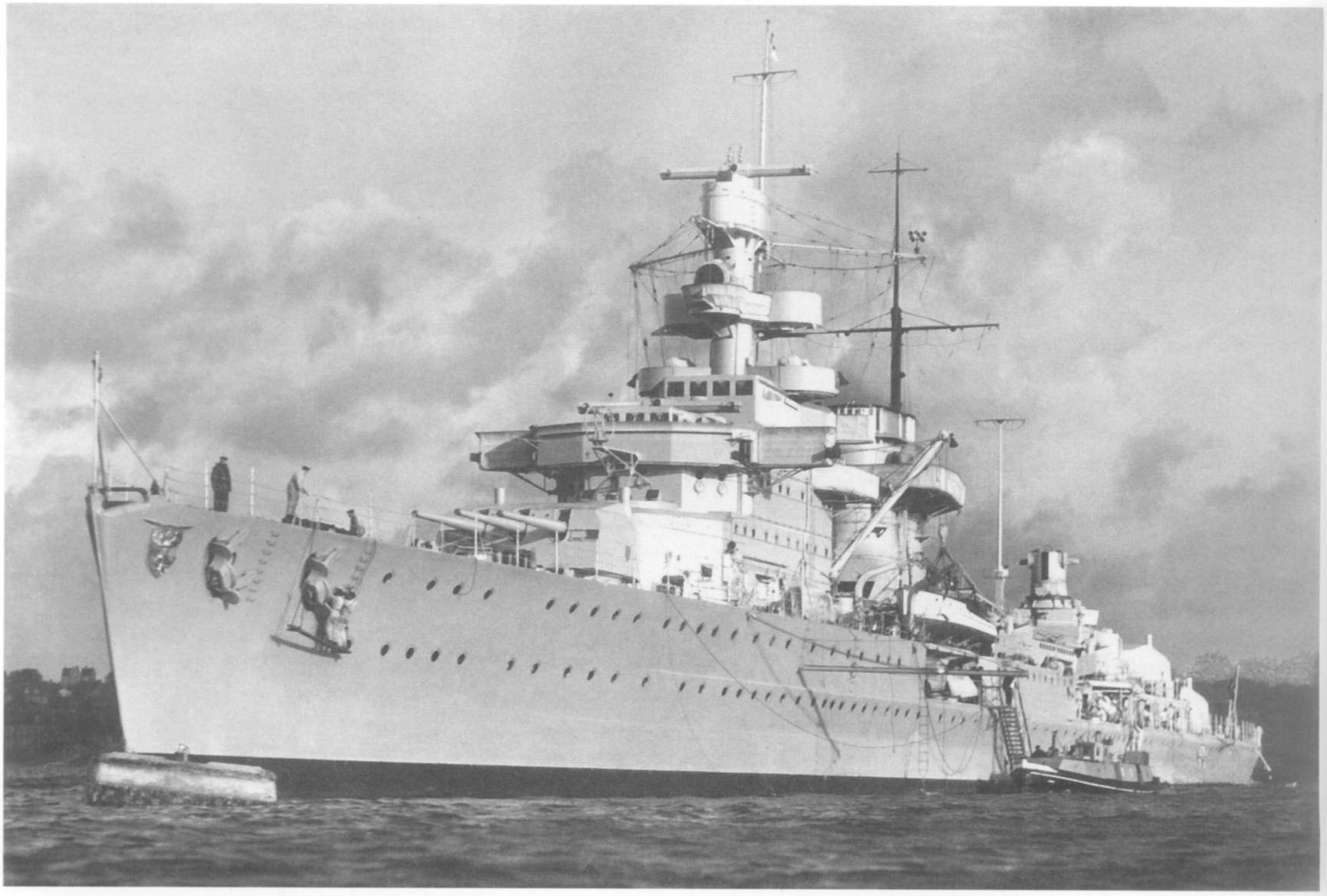
Kolejny dzień — 22 października — pancernik spędził na środkowym Bałtyku. O godzinie 9.00 rozpoczął marsz bojowy w zespole okrętów, ubezpieczany przez 8. Flotyllę niszczycieli i 3. Flotyllę torpedowców. Przed południem do burty pancernika podpłynął F 1 i na pokład weszli: kontradmirał Kranke, komandor Woss oraz komandor porucznik Wachsmuth. Popołudnie *Tirpitz* spędził na ćwiczeniach z 27. Flotyllą U–bootów, ćwiczono także taktykę zespołową w obecności BdS (kadm. Kranke), a wieczorem kontynuowano Rozkaz nr 4 z 27. Flotyllą U–bootów — tym razem wykonywano ćwiczenia nocne. O godzinie 23.58 pancernik zakotwiczył na północ od Ławicy Słupskiej.

Dnia 23 października Dowódca Floty, admirał Schniewind, wraz ze swoim sztabem zaokrętował się na tendrze *Hela*, z pokładu którego obserwował po-

Kolejna jednostka Baltenflotte to lekki krążownik *Nürnberg*, tu sfotografowany na wodach Zatoki Kilońskiej.

Light cruiser *Nürnberg*, seen here in Kiel Harbor, also belonged to the Baltic Fleet.

(MMW)



Pancernik *Tirpitz* zakotwiczony na redzie Zatoki Kilońskiej w lipcu 1941 roku.
***Tirpitz* at an anchor in the Kiel roadstead, July, 1941.**

(Bibliothek für Zeitgeschichte)

stępy w szkoleniu załogi pancernika. Na okręcie rozpoczęto przygotowania do ćwiczeń bojowych nr 1, które trwały od godziny 9.30 do 11.15. Po krótkiej przerwie obiadowej (14.00–16.00) przystąpiono do wykonywania ćwiczeń bojowych nr 2. Po nich (już w godzinach nocnych) przyszła kolej na następne zaplanowane ćwiczenia: między godziną 21.00 a 22.06 okręt brał udział w nocnych ćwiczeniach bojowych nr 1. Gdy plan szkolenia na ten dzień został wykonany, pancernik przypłynął na kotwicowisko nr 3, gdzie przed północą rzucił kotwicę.

Następnego dnia kontynuowano ćwiczenia, w których tym razem wzięli udział zaokrętowani oficerowie Luftwaffe z *Gazelle* i F 1. Po południu (od 14.00 do 18.30) trwały ćwiczenia bojowe nr 3. Godziny wieczorne między 20.00 a 22.45 wypełniły nocne ćwiczenia bojowe nr 2. Zakończyły się „prawie" pomyślnie i o godzinie 1.37 Dowódca Floty, zadowolony z przebiegu dotychczasowych ćwiczeń, opuścił wraz ze swoim sztabem pokład *Tirpitza*. Wraz z Dowódcą jednostkę opuścili również oficerowie Luftwaffe, którzy przenieśli się z powrotem na *Gazelle*.

Rano o 7.45 podniesiono kotwicę, pancernik opuścił dotychczasowy obszar ćwiczeń na środkowym Bałtyku i płynąc w stronę Zatoki Pomorskiej, powtórzył ćwiczenia bojowe nr 3. Późnym popołudniem, o 17.00, w odległości około trzech mil morskich na północny wschód od Świnoujścia *Tirpitz* rzucił kotwicę. Cały dzień 26 października spędził zakotwiczony w Zatoce Pomorskiej. O godzinie 8.00 dowódca, I oficer artylerii, oficer mechanik, elektryk, nawigacyjny oraz I oficer artylerii przeciwlotniczej zaokrętowali się na pokład F 1, który odpłynął do Świnoujścia na rozmowy z kolegami z FdT. Po naradzie, o godzinie 15.45 komandor Topp wraz z oficerami powrócił na pokład pancernika, przywożąc nowe rozkazy dla swojej jednostki. Niebawem też podniesiono kotwicę i *Tirpitz* rozpoczął żeglugę w stronę Gotenhafen. Jako osłonę przed nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi przydzielono mu torpedowce T 4 i T 16.

27 października o godzinie 8.00 minęli blokadę zaporową Helu i po niecałej godzinie rejsu okręt zacumował w Gdyni przy Dworcu Morskim. Rozpoczęto procedurę przygotowania jednostki do wejścia do stoczni, zgodnie z którą należało przede wszystkim zdać do magazynów amunicję bojową znajdującą się na okręcie. Kolejne dwa dni *Tirpitz* spędził w gdyńskiej stoczni. Tam pobrał nową ćwiczebną amunicję a także prowiant.

30 października wypłynął z Gotenhafen na pełne morze, aby tam wykonać zaplanowane ćwiczenia dalmierzy okrętowych. O godzinie 10.30, gdy tylko minął zaporę na Helu, przystąpiono do wykonywania prób błędu odczytu dalmierzy (zainstalowanych w wieży D i C) podczas drgań okrętu, przy prędkości wynoszącej odpowiednio: 15, 17, 19, 21, 23 oraz 25 węzłów. Testy trwały do południa. O godzinie 14.20 rozpoczęto plan ćwiczeń z użyciem ciężkiej artylerii. Prowadzono je niestety przy użyciu amunicji ćwiczebnej (ślepej) — konieczność ta była podyktowana niedostatkiem amunicji bojowej. Późnym wieczorem, podczas żeglugi na zachód, odesłano osłaniające pancernik torpedowce T 4 i T 7 do bazy w Gotenhafen. Po północy pancernik rzucił kotwicę w zatoce Geidsder. Następnego dnia od godziny 6.00 od punktu „czerwony 13" kontynuowano rejs w asyście *Sperrbrechera* 18. W trakcie żeglugi wieżę D poddano próbom obrotu. Po południu *Sperrbrecher* 18 odłączył się od pancernika i popłynął do Kiloni w celu uzupełnienia paliwa. O godzinie 15.00 *Tirpitza* przycumowano na sztywno w doku pływającym stoczni Deutsche Werke. Wieczorem na pokładzie pancernika ogłoszono alarm przeciwlotniczy.

Deutsche Werke w Kilonii

Pierwszego listopada zaczął się dla *Tirpitza* nowy rozdział — pobyt w stoczni Deutsche Werke, gdzie początkowo przebywał w doku pływającym C. Jeszcze tego samego dnia, wieczorem o godzinie 21.25, ogłoszono na okręcie alarm przeciwlotniczy, lecz nie użyto broni. W nocy z 1 na 2 listopada ponownie ogłoszono alarm przeciwlotniczy, który jednak wkrótce odwołano. Kolejne dwa dni minęły bez większych zmian. Dopiero 5 listopada w godzinach

nocnych ogłoszono alarm oraz pogotowie przeciwlotnicze, które po około pół godzinie odwołano. Przez kolejne dwa dni, tym razem w godzinach rannych, ogłaszano na pancerniku alarmy przeciwlotnicze. Do dziesiątego listopada regułą stało się ogłaszanie alarmów i pogotowia przeciwlotniczego na pancerniku w godzinach późnowieczornych, jak też wczesnoporannych. 10 listopada pancernik wypłynął z doku i zacumował do nabrzeża nr 16 stoczni Deutsche Werke. Kolejne dni upłynęły bez zmian.

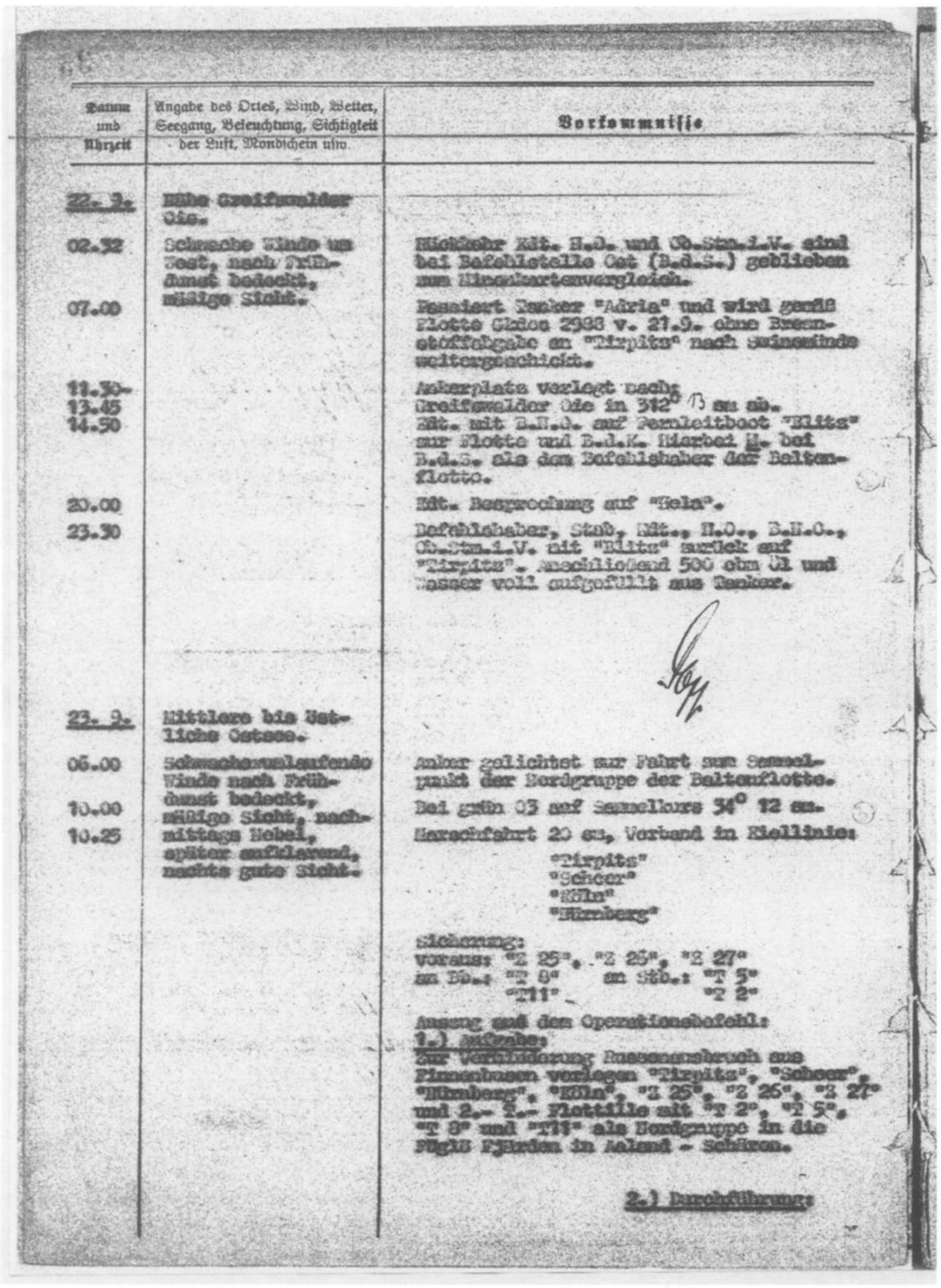
13 listopada, podczas spotkania Ericha Raedera z Adolfem Hitlerem, admirał zaproponował wysłanie *Tirpitza* w rejon północnej Norwegii. Według niego pancernik mógłby z powodzeniem atakować angielskie i amerykańskie konwoje płynące z pomocą wojskową dla Sowietów. Jego propozycja spotkała się z aprobatą Führera, pod warunkiem zapewnienia przez SKL (Seekriegsleitung — Dowództwo Operacji Morskich) bezpiecznego przejścia pancernika do baz norweskich. Zażądał, aby *Tirpitz* nie atakował alianckich konwojów, w skład których jako jednostki osłony wchodziłyby lotniskowce. Na zmianę planów Dowództwa Morskich Operacji zdecydowany wpływ miała utrata bliźniaczego *Bismarcka* podczas majowego pościgu większości ciężkich okrętów brytyjskich oraz storpedowanie ciężkiego krążownika *Lützow*. Ze względu na możliwość powtórzenia się przypadku *Bismarcka* podjęto również decyzję o niewysyłaniu kolejnych ciężkich okrętów do działań korsarskich na Atlantyku. Zaś argumentem, który zadecydował o wysłaniu *Tirpitza* do Norwegii, była sensacyjna wiadomość, jaką otrzymał Hitler, o możliwości lądowania Brytyjczyków na tym terytorium. Nagabywany przez kanclerza Rzeszy wielki admirał Raeder nie był w stanie udzielić mu jednak dokładnej odpowiedzi, jak również nie miał jasnej odpowiedzi na temat brytyjskich rajdów na Lofoty i Vaagso.

Tymczasem od 15 listopada do końca miesiąca *Tirpitz* stał przycumowany przy nabrzeżu stoczni. 27 listopada pomiędzy godziną 14.58 a 16.13 przeprowadził próby maszynowe w miejscu przy użyciu holowników.

Fragment dziennika bojowego *Tirpitza*, w którym pod datą 23 września 1941 roku wpisano przygotowania pancernika do działań w składzie Baltenflotte.

Excerpt from the *Tirpitz* logbook with a note dated September 23, 1941 on battleship's preparation for Baltenflotte duty.

(Bundesarchiv / Militärarchiv)



Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
22. 9.	Bhe Greifswalder Oie.	
02.32	Schwache Winde um West, nach Frühdunst bedeckt, mäßige Sicht.	Rückkehr Kdt. H.O. und Ob.Stm.i.V. sind bei Befehlsstelle Ost (B.d.S.) geblieben zum Einsatzvergleich.
07.00		Passiert Tanker "Adria" und wird gemäß Flotte Gkdos 2933 v. 21.9. ohne Brennstoffabgabe an "Tirpitz" nach Swinemünde weitergeschickt.
11.30-13.45 14.50		Ankerplatz verlegt nach Greifswalder Oie in 312° 13 sm ab. Kdt. mit B.N.O. auf Fernleitboot "Blitz" zur Flotte und B.d.K. (Herbei U. bei B.d.S. als dem Befehlshaber der Baltenflotte.
20.00		Kdt. Besprechung auf "Gela".
23.30		Befehlshaber, Stab, Kdt., H.O., B.N.O., Ob.Stm.i.V. mit "Blitz" zurück auf "Tirpitz". Anschließend 500 cbm Öl und Wasser voll aufgefüllt aus Tanker.
23. 9.	Mittlere bis östliche Ostsee.	
06.00	Schwachveränderliche Winde nach Frühdunst bedeckt, mäßige Sicht, nachmittags Nebel, später aufklarend, nachts gute Sicht.	Anker gelichtet zur Fahrt zum Sammelpunkt der Nordgruppe der Baltenflotte.
10.00		Bei guter Sicht auf Sammelkurs 34° 12 sm.
10.25		Marschfahrt 20 sm, Verband in Kiellinie: "Tirpitz" "Scheer" "Köln" "Nürnberg"
		Sicherung: voraus: "Z 25", "Z 26", "Z 27" im Bb.: "T 8" "T 11" im Stb.: "T 5" "Z 2"
		Auszug aus dem Operationsbefehl: 1.) Aufgabe: Zur Verstärkung Aufmarschraum aus Finnenbusen verlegen "Tirpitz", "Scheer", "Nürnberg", "Köln", "Z 25", "Z 26", "Z 27" und 2.- 1.- Flottille mit "T 2", "T 5", "T 8" und "T 11" als Nordgruppe in die Bucht Fjorden in Aaland - Schären.
		2.) Durchführung:

Ćwiczenia bojowe

Grudzień pancernik spędził na intensywnych ćwiczeniach, które rozpoczął już pierwszego dnia miesiąca. Przy nabrzeżu nr 2 w kilońskiej stoczni prowadzono strojenie kabla demagnetyzacyjnego, trwało ono do godziny 16, a już 15 minut później *Tirpitz* wyruszył w rejs, obierając kurs wschodni. Jego osłonę stanowił *Sperrbrecher* 18. Następnego dnia okręt powrócił na redę Sassnitz. O godzinie 00.03 w małym pomieszczeniu pomocniczym wybuchł pożar. Bezpośrednią jego przyczyną była awaria wyłącznika portowego nr 2 (tzw. apu — wyłącznik wysokiego napięcia).

3 grudnia przeprowadził w marszu ćwiczenia bojowe nr 2 w okolicach Rugii. Zaplanowane ćwiczenia z 5. Flotyllą zostały po południu odwołane ze względu na złe warunki atmosferyczne panujące na zachodnim Bałtyku. Wieczorem pancernik rzucił kotwice w okolicy Sassnitz. Następnego dnia kontynuował ćwiczenia bojowe nr 2, które przerwano ze względu na złą pogodę. Trzy kolejne dni spędził na kotwicy w Sassnitz i dopiero 8 grudnia przeprowadził do południa ćwiczenia bojowe nr 3, które kontynuował również następnego dnia. Ćwiczenia jeszcze trwały, gdy ogłoszono na pokładzie alarm przeciwlotniczy. Odwołano go jednak, ponieważ okazało się, że dostrzeżonym samolotem była łódź latająca BV 138. Po południu (od godziny 16.00) *Tirpitz* stał na kotwicowisku nr 3 w okolicy Nekso. Tuż przed północą ogłoszono dla artylerii przeciwlotniczej pogotowie, lecz i tym razem okazało się, że był to fałszywy alarm, wkrótce więc go odwołano. Następny dzień okręt spędził na kotwicowisku nr 3, gdzie obowiązywało go pogotowie do szybkiego podniesienia kotwicy (a tym samym do opuszczenia kotwicowiska). Dopiero 11 grudnia nastąpiła krótkotrwała poprawa pogody i załoga mogła kontynuować ćwiczenia bojowe nr 3. Jednak nie na długo, bowiem już po południu nastąpiło ponowne pogorszenie się warunków atmosferycznych. *Tirpitz* przerwał ćwiczenia i rzucił dwie kotwice na kotwicowisku nr 2.

12 grudnia pomiędzy 16.00 a 16.30 Dowódca Floty i BdS wraz ze swoimi sztabami zaokrętowali się na pancerniku na czas kolejnych ćwiczeń. 13 grudnia przez cały dzień prowadzono zaplanowane ćwiczenia i wieczorem o godzinie 21.30 Dowódca Floty oraz BdS, zadowoleni z przebiegu dotychczasowych ćwiczeń, wraz z innymi oficerami opuścili pokład *Tirpitza*.

I znów reda Sassnitz stała się miejscem postoju dla jednostki na kolejne dwa dni; tam też 15 grudnia okręt przeprowadził ostre strzelanie z artylerii przeciwlotniczej. Strzelania strefowe artylerii przeciwlotniczej kontynuował także następnego dnia. 17 grudnia spędził cały dzień na ćwiczeniach w tankowaniu

Lekki krążownik *Emden* uczestniczył w próbach urządzeń optycznych i radiolokacyjnych *Tirpitza*.

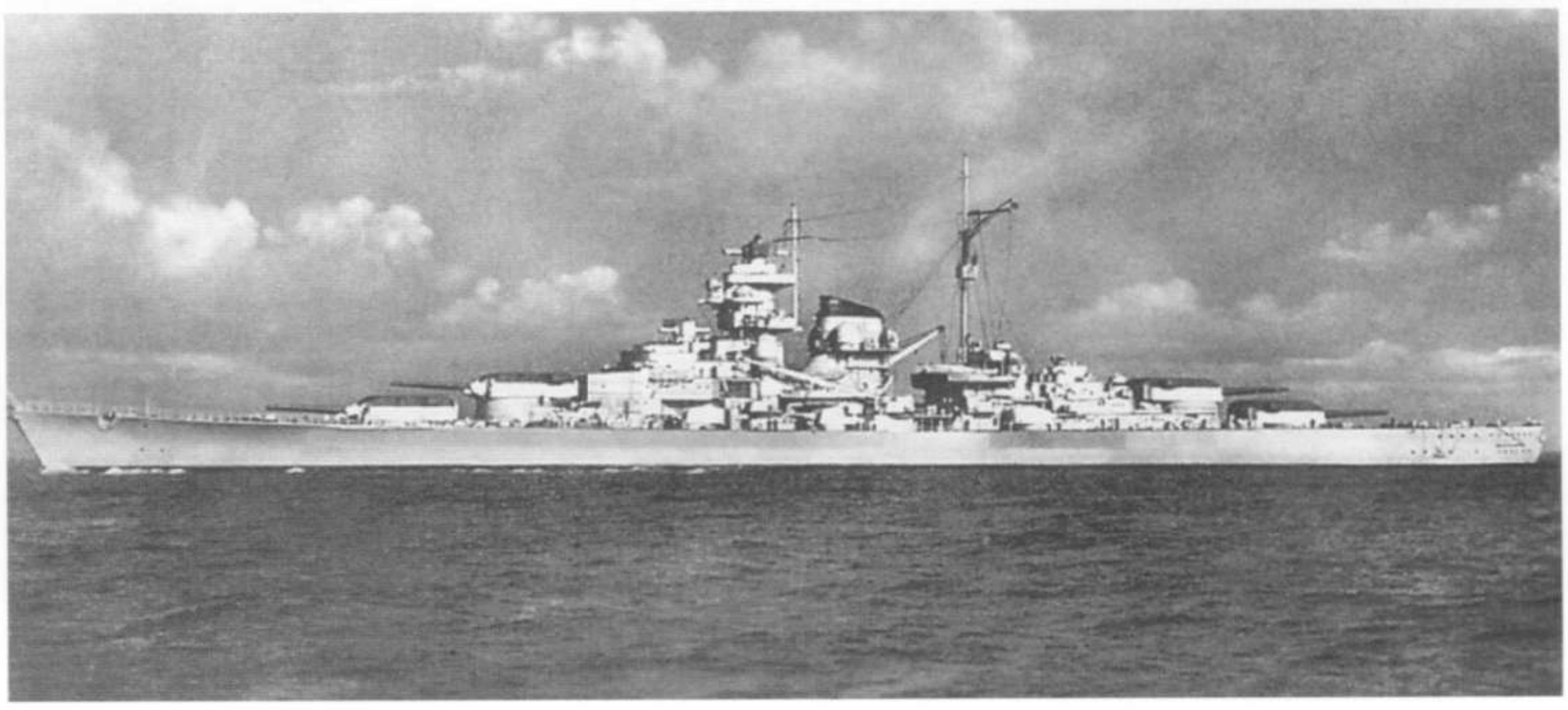
Light cruiser *Emden* that took part in *Tirpitz* optical and radar observation systems trials.

(fot. Urbans, ze zbiorów A. Jarskiego / photo Urbans, courtesy of A. Jarski)

Pancernik *Tirpitz* sfotografowany na Bałtyku podczas prób we wrześniu 1941 roku.

***Tirpitz* during the sea trials, September, 1941.**

(ze zbiorów Autora / courtesy of M. Skwiot)



na morzu. Pod wieczór zaniechano zaplanowanych na ten dzień strzelań i rzucono kotwice na redzie Sassnitz. 18 grudnia od godziny 9.00 *Tirpitz* prowadził próby maszyn — nadzorowane przez KKS. Trwały one do godziny 15.00. Następnego dnia pod wieczór podniósł kotwice i wraz z tankowcem *Heide* ruszył na wschód w stronę Zatoki Gdańskiej.

Gotenhafen

20 grudnia o 8.20 minął Hel i przycumował do boi w Zatoce Puckiej. O 9.00 rozpoczął ćwiczenia z 1. Dywizjonem Szkolnym U–bootów, które trwały do godziny 11.00. Po południu o 14.00 zacumował przy Dworcu Morskim w Gdyni, gdzie pozostał do 31 grudnia. Okres ten był dla pancernika czasem, który minął spokojnie, bez żadnych istotnych wydarzeń.

Nowy Rok załoga *Tirpitza* spędziła przy nabrzeżu Dworca Morskiego w Gdyni. Drugiego stycznia 1942 roku okręt opuścił port i od godziny 11.00 prowadził ćwiczenia urządzeń GHG z udziałem parowca *Laboe*. O godzinie 13.10 przyjęto meldunek, że pod koniec stycznia w celu naprawy generatora Diesla nr 2 jednostka ma się udać do stoczni marynarki w Wilhelmshaven; dokładne daty miały zostać podane w osobnym meldunku radiowym. Ze względu na złe warunki atmosferyczne pancernik przerwał ćwiczenia i o 15.20 stanął na kotwicy w okolicy Krynicy Morskiej. Trzeciego stycznia od 9.30 do godziny 11.00 prowadził ćwiczenia obrazowe nr 4 ze strzelaniem, następnie do 13.50 ćwiczył pobieranie paliwa na morzu z tankowca *Heide*. Po zakończeniu treningu rzucił kotwicę w okolicy Krynicy Morskiej. Pod wieczór wznowił nocne strzelania, a o 21.00 w okolicach Krynicy Morskiej stanął ponownie na kotwicy.

Na 4 stycznia zaplanowano ćwiczenia bojowe ze strzelaniem oraz ćwiczenia w namierzaniu nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego — ten trening odbył się z udziałem łodzi U 17. Po południu ćwiczył tankowanie na morzu ze zbiornikowca *Heide*. Gdy zakończył ćwiczenia rzucił kotwicę w okolicy Krynicy Morskiej. 5 stycznia od rana do 15.00 prowadził ćwiczenia bojowe ze strzelaniem. Wieczorem przeprowadził ćwiczenia nocne ze strzelaniem. O 20.35 znalazł się na wschodnim obszarze UAS (Szkoła Ochrony przed U–bootami) i tam stanął na kotwicy. 6 stycznia po południu podniósł kotwicę i o 16.30 zacumował przy nabrzeżu Dworca Morskiego w Gdyni. O godzinie 18.00 otrzymał radiogram, że dnia 10 stycznia po zachodzie słońca ma się stawić przy nabrzeżu stoczniowym w Wilhelmshaven. Operacja ta została zakodowana jako „Melone". Siódmego stycznia dowódca pancernika razem z pierwszym oficerem omówił z oficerem operacyjnym Grupy Północ temat otrzymanych rozkazów. Następny dzień minął na okręcie bez zdarzeń godnych odnotowania.

W dniu 9 stycznia odbyła się odprawa u dowódcy z udziałem pierwszego oficera, oficera nawigacyjnego i zastępcy oficera nawigacyjnego dotycząca rozkazów obowiązujących po opuszczeniu Gotenhafen i przejściu do Trondheim. W odprawie uczestniczyli również: dowódca ścigaczy w Norwegii, głównodowodzący niszczycielami i dowódca 5. Flotylli niszczycieli. Tymczasem na pancerniku uszkodzeniu

uległa turbina średniego ciśnienia, którą wyłączono z systemu. Następnego dnia wieczorem o 21.10 dowódca pancernika otrzymał meldunek pisemny z Floty, w którym informowano, że montaż generatora Diesla odbędzie się 13 stycznia w stoczni w Wilhelmshaven i w związku z tym pancernik ma się nie stawiać na redzie Schilling. 11 stycznia na *Tirpitza* powrócił dowódca razem z I oficerem artylerii i nawigacyjnym oraz komandorem porucznikiem von Mauhenheim, przedstawicielem Grupy Północ, zaokrętowanym na czas przejścia pancernika przez śluzy do Holtenau, a rozkaz grupowy dotyczący nagłej zmiany operacji „Melone" był jeszcze nie przygotowany. Pancernik otrzymał radiogram z Floty nakazujący mu wyjście z Gdyni 11 stycznia o godzinie 8.00 z przymusowym zameldowaniem się, bez względu na panujące warunki atmosferyczne, w dniu 13 stycznia, najpóźniej do godziny 16.00, na redzie Schilling. Tam *Tirpitz* miał oczekiwać dalszych rozkazów na hasło „Melone". Trasa przejścia okrętu z Gdyni do Kilonii, a następnie na redę Schilling miała odbyć się bez jakichkolwiek postojów. W nocy (o 2.00) otrzymano kolejny radiogram informujący, że okręt powinien się stawić w Kilonii do 12 stycznia, najpóźniej do godziny 6.00. Na czas przejścia *Tirpitza* jako osłonę przydzielono *Schiff* 28, ponadto powiadomiono załogę o przejściu okrętu przez Atlantyk z krótkim postojem w Kilonii. Jednak ze względu na bezpieczeństwo nie będzie dla załogi przepustek na ląd. Po przejściu jednostki do Kilonii, od 12 stycznia miały być wystawiane podwójne wachty. O godzinie 4.00 na pancerniku uruchomiono rezerwową turbinę na prawej burcie i załadowano części zapasowe do turbin pochodzące z lotniskowca *Graf Zeppelin*.

O godzinie 8.00 rano pancernik opuścił Gdynię, o 9.18 minął Hel, kontynuując swój rejs w kierunku zachodnim.

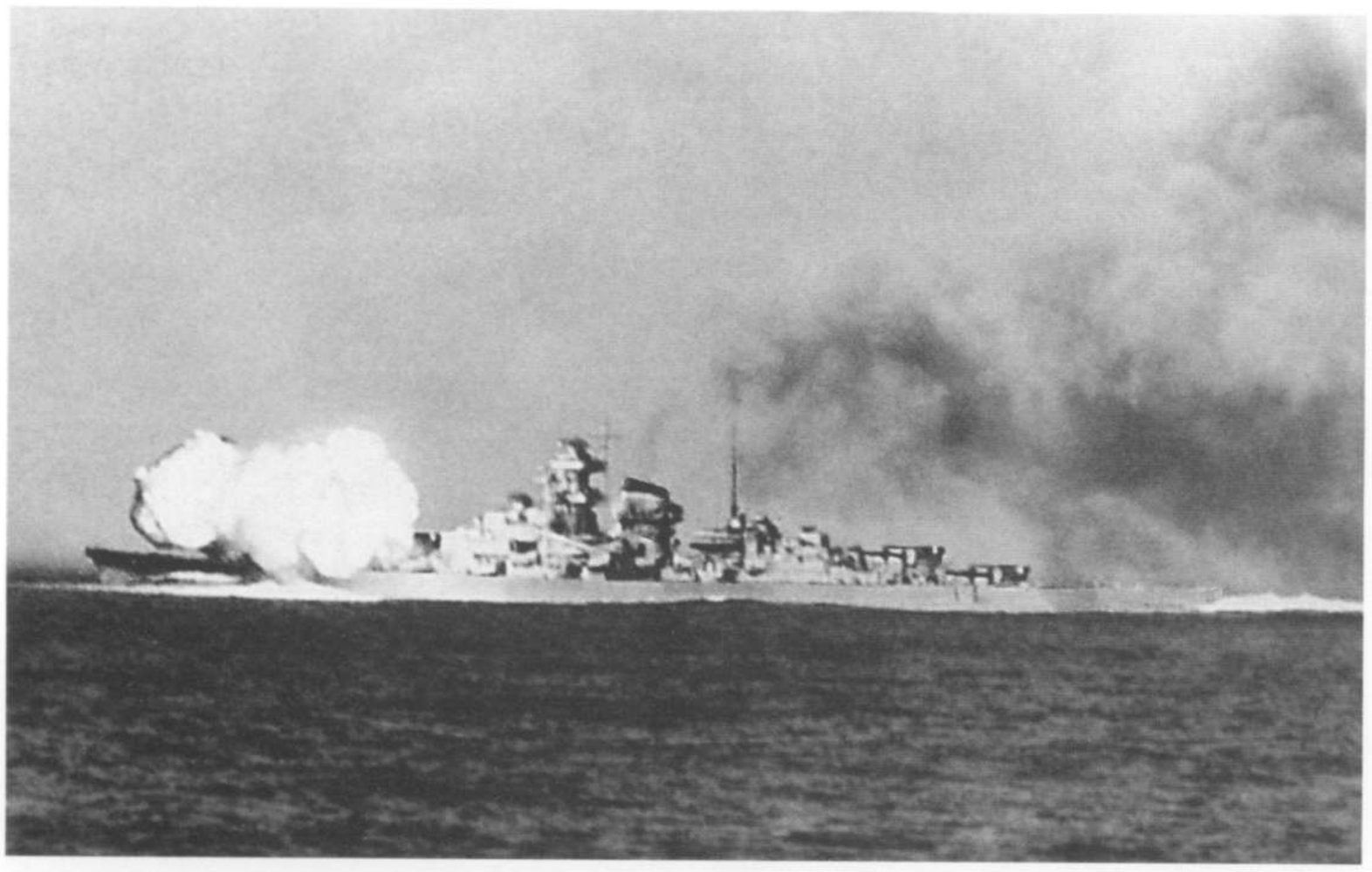
Wilhelmshaven

Podczas żeglugi dowództwo *Tirpitza* otrzymało radiogram z Dowództwa Floty: Stocznia marynarki Wilhelmshaven gotowa jest przyjąć okręt w środę 14 stycznia, kontynuować marsz na zachód, kolejna łączność na obszarze morskim Arcony. Dowódca przekazał specjalne podziękowanie dla załogi za sprawne przygotowanie pancernika do wyjścia w morze. O godzinie 18.05 otrzymano ponowny radiogram informujący, że w ciągu najbliższych 24 godzin możliwe jest przejście okrętu przez Kanał Kiloński. Ponadto powiadomiono, że spotkanie ze *Sperrbrecherem* 18 nastąpi w okolicach punktu „czerwony 13". Zabezpieczenie lotnicze na czas przejścia pancernika załatwia Dowództwo Lotnictwa Północ, osłonę niszczycieli Morski Szef 5. Dywizjonu niszczycieli poprzez Grupę Północ. Pod wieczór o 19.00 rzucono kotwicę w pozycji 54 st. 53 min. 03 sek. Północ i 14 st. 08 min 06 sek. Wschód. Wieczorem o godzinie 21.00 nie doszło jednak do umówionego spotkania. 12 stycznia od godziny 9.30 pancernik popłynął w rejon ćwiczeń nr 3 i o godzinie 11.02 rzucił kotwice na pozycji 54 st. 53 min. 03 Północ i 14 st. 08 min. 06 sek. Wschód. O godzinie 16.10 okręt przejął meldunek o kontynuowaniu marszu i przybyciu do punktu „czerwony 13" o godzinie 22.00, następnie w dniu 13 stycznia o godzinie 7.00 pod śluzę Holtenau, która będzie gotowa na przyjęcie pancernika.

Od godziny 17.57 *Tirpitz* dla zmylenia przeciwnika popłynął w kierunku Szwecji, a następnie zawrócił w kierunku Sassnitz. Około godziny 22.05 w okolicach punktu „czerwony 13" zauważono *Sperrbrechera* 18. 13 stycznia o godzinie 00.14 pancernik minął statek patrolowy 07, o godzinie 3.16 — latarniowiec H. O 5.30 do latarniowca Kiel przybiła pilotówka i *Sperrbrecher* został odesłany. Godzinę później pancernik stanął koło śluzy Holtenau; ponieważ nie było żadnego pilota kanałowego ani holowników (pomimo nadawania sygnałów akustycznych i optycznych), *Tirpitz* rzucił kotwicę. Wówczas nadeszła wiadomość od dyrektora stoczni Marynarki Wojennej, że od godziny 6.00 wszystko było już przygotowane. Dopiero o 6.50 holowniki stoczniowe zameldowały przy śluzie, gdyż zgodnie z wcześniejszym meldunkiem — oczekiwały na pancernik przy boi A 13. Po przybyciu holowników podniesiono kotwicę i o 7.55 nastąpiło przejście przez śluzę.

Od godziny 9.05 rozpoczął się marsz kanałem w asyście dwóch silnych holowników od dziobu oraz dwóch małych od rufy. Kolejne dwa silne holowniki znajdowały się w rezerwie, a ochronę pancernika stanowiły trzy jednostki z ochrony kanału. Wieczorem o 19.45 śluza Brunsbütell była już za nimi. Przystąpiono wówczas (w godzinach 20.00–4.00) do pobierania oleju napędowego i wody pitnej.

14 stycznia od godziny 1.00 z powodu nalotu angielskich samolotów nad Zatoką Niemiecką obowiązywało zaciemnienie. Skoro więc *Tirpitz* zakończył pobieranie oleju napędowego, natychmiast opuścił rejon śluzy Brunsbüttel, osłonę jego stanowiły *Sperrbrechery* 17 i 161. O godzinie 9.27 na pokładzie odebrano radiogram o planowanym przyjściu pancernika na redę w Schilling w dniu 14 stycznia wieczorem. Poproszono więc o przygotowanie śluzy, a także o oczyszczenie drogi z ewentualnych min. O 10.03 okręt minął Cuxhaven i po południu osiągnął punkt A. Po godzinie 13.00 zameldowały się

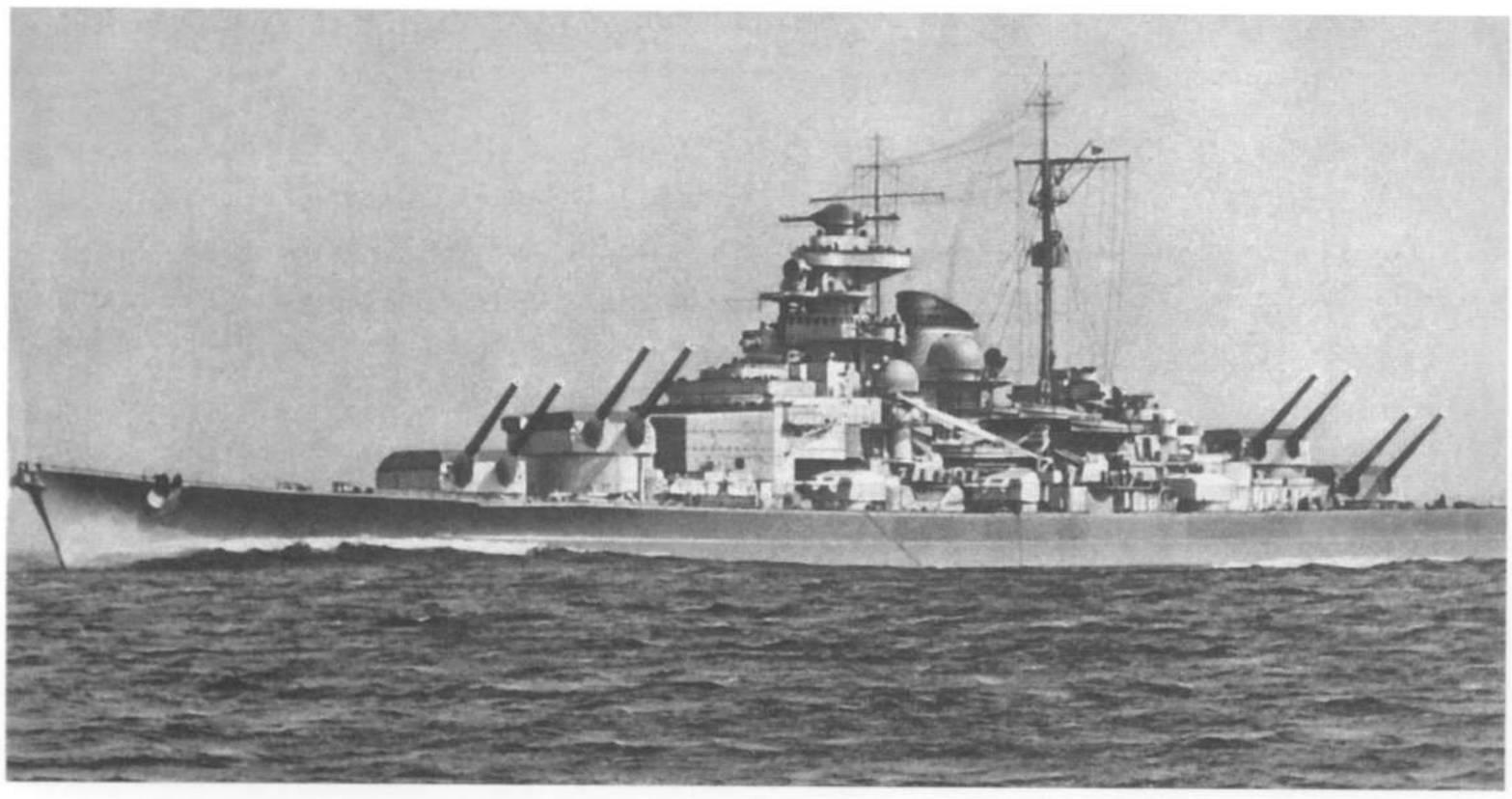


***Tirpitz* podczas strzelań artyleryjskich na Morzu Bałtyckim we wrześniu 1941 roku.**
***Tirpitz* at the artillery firing range in the Baltic Sea, September, 1941.**

(fot. Drüppel, ze zbiorów A. Jarskiego / photo Drüppel, courtesy of A. Jarski)

Jedno z efektowniejszych ujęć pancernika *Tirpitz* na Morzu Bałtyckim.
Glamorous shot of *Tirpitz* in Baltic.

(ze zbiorów A. Szewczyka / courtesy of A. Szewczyk)



Pancernik *Tirpitz* na redzie Zatoki Kilońskiej w dniu 13 lipca 1941 roku.
***Tirpitz* photographed on July 13, 1941 at the Kiel Harbor roadstead.**
(Bibliothek für Zeitgeschichte)

Czyszczenie luf wieży „C" artylerii głównej pancernika *Tirpitz*.
"C" turret main battery tubes during routine cleaning.
(ze zbiorów Autora / courtesy of M. Skwiot)

niszczyciele *Richard Beitzen* i Z 29, które podążały w szyku torowym za rufą pancernika. O 13.20 nad okrętem zjawiła się osłona powietrzna nr 1, a wkrótce także osłona lotnicza nr 2. Niebawem przejęto meldunek o zlokalizowaniu angielskich samolotów w okolicach Emden lecących w kierunku wschodnim. O godzinie 13.40 ogłoszono alarm przeciwlotniczy na pokładzie *Tirpitza* — myśliwce z osłony zauważyły dwa nieprzyjacielskie samoloty. Wkrótce jednak okazało się, że zaobserwowane nieprzyjacielskie maszyny znajdują się na południe od okrętu i oddalają się. O godzinie 14.24 zespół okrętów minął blokadę rzeki Jade, lecz ze względu na brak informacji ze stoczni rzucił kotwice w namiarze 208 stopni. Na redę Schilling przybyły również niszczyciele *Friedrich Ihn* oraz *Paul Jacobi* i stanęły na kotwicy. Natomiast *Bruno Haineman* osłaniał tankowiec *Wollin* oraz *Sperrbrechery* 17 i 161, stojące na kotwicy na północ od *Tirpitza*.

Od godziny 15.40 pancernik pobierał paliwo jednocześnie z dwóch tankowców: *Jaspis* oraz *Wollin*. Osłona złożona z niszczycieli cały czas krążyła.

Od godziny 19.56, po otrzymaniu hasła „Polarnacht", okręt miał być gotowy do rejsu w stronę Helgolandu; ponadto obowiązywała go gotowość morska na czas 24 godzin od otrzymania rozkazu.

Po godzinie 22.00 *Wollin* zakończył podawanie paliwa, a o 23.00 również *Jaspis*. O północy na pancerniku zgaszono światła pozycyjne — zarządzono zaciemnienie.

Wieczorem 14 stycznia odebrano przewidywaną prognozę pogody na najbliższe dni — nadchodził wysoki niż z kierunku południowego, obejmujący swym zasięgiem Kanał Szetlandzki i dalej rozwijał się w kierunku południowej Anglii i Azorów. Następowało pogorszenie pogody na obszarze Morza Północnego z zapowiadanymi opadami śniegu. W przeciwieństwie jednak do wschodniej Anglii, gdzie start samolotów był niemożliwy z powodu niskiego pułapu chmur, warunki pogodowe panujące nad Szkocją pozwalały samolotom na start. Nad środkową Anglią zapowiadano mgłę i starty w kierunku Zatoki Niemieckiej były możliwe jedynie z południowej Anglii. Kolejna prognoza pogody na 15 stycznia przewidywała północny wiatr nad środkową Anglią i Szkocją oraz ciężkie warunki pogodowe, nie na tyle jednak złe, by uniemożliwić start samolotom. 16 stycznia zapowiadano dla lotnictwa ogólną poprawę pogody.

Wobec takich prognoz rozpoczęcie planowanej operacji „Polarnacht" (Noc Polarna) mogło nastąpić najwcześniej w dniu 15 stycznia, po zapewnieniu *Tirpitzowi* odpowiedniej osłony lotniczej. Należało się również spodziewać, że w tym czasie wzrośnie intensywność działań angielskiego lotnictwa zwiadowczego nad Zatoką Niemiecką i północnym obszarem Morza Północnego.

Operacja „Polarnacht"

15 stycznia, dwie minuty po północy *Tirpitz* minął przejście w zaporze minowej na redzie Schilling. O godzinie 1.35 przyjęto meldunek z Dowództwa Grupy Północ nr 0101/32 — „Grip Helen", nakazujący mu rozpoczęcie operacji „Polarnacht" — przebazowania do Norwegii. Pancernik rozpoczął rejs w stronę Morza Północnego.

O godzinie 4.47 minął punkt H i przekazał radiogram do Dowództwa Grupy Północ o koniecznej ochronie przeciwminowej w kwadracie AN 9546. W związku z tym Grupa Północ przekazała rozkaz dla *Sperrbrechera*, by spotkał się z *Tirpitzem* do godziny 9.00 w wyznaczonym kwadracie AN. Na wy-

padek, gdyby to nie było możliwe, wyznaczono inne miejsce spotkania. Tymczasem na pokładzie płynącego w stronę Norwegii *Tirpitza* ogłoszono pełne pogotowie urządzeń namierzających cele powietrzne. Od godziny 8.00 pancernik prowadził ścisłe monitorowanie horyzontu przez urządzenia optyczne i radiolokacyjne. Kwadrans później w wyznaczonej pozycji dołączyły do niego niszczyciele osłony i podążały z prędkością 19 węzłów w jego torze wodnym, przyjmując szyk bojowy nr 1. W kwadracie AN 9515 doszło do planowanego spotkania ze *Sperrbrecherem*, który miał zapewnić osłonę przeciwminową.

W związku z zapowiadaną poprawą warunków atmosferycznych, szczególnie korzystnych dla brytyjskiego lotnictwa, na pokładzie *Tirpitza* systematycznie odbierano komunikaty meteorologiczne z wybrzeży Anglii, skąd można było spodziewać się brytyjskich samolotów zwiadowczych.

O godzinie 9.34 Grupa Północ przekazała pancernikowi informację o namierzeniu nieznanego obiektu przez pelengator i nakazała *Tirpitzowi* pogotowie bojowe wież działowych „Anton" i „Dora". W czasie rejsu zauważono kilka nie zidentyfikowanych jednostek oraz dwa duńskie kutry rybackie. Wysłany, by sprawdzić napotkane jednostki, niszczyciel Z 29 powrócił z niczym, ponieważ zauważone kutry nie podały sygnału wywoławczego. Tuż przed jedenastą na trasie rejsu zauważono po prawej burcie dryfujące miny.

Po południu Grupa Północ przekazała *Tirpitzowi* prognozę pogody, która nie wykluczała nadejścia od strony północnej Anglii brytyjskich samolotów. Kolejna prognoza przekazana o godzinie 15.15 zapowiadała całkowite pogorszenie się warunków atmosferycznych — i to już niebawem — co wykluczało start jakichkolwiek samolotów.

O 15.41 przyjęto radiogram od Dowódcy Lotnictwa Północ, że 1. i 3. Grupa osłony lotniczej pancernika nie napotkała na swojej drodze żadnych sił nieprzyjacielskich. O 15.50 zaobserwowano po prawej burcie znajdujące się na kursie dwie dryfujące miny. Pancernik wykonał gwałtowny manewr wymijający. To samo zaobserwowano również niecałą godzinę później. O godzinie 16.36 znajdujący się w kwadracie AN 3812 *Tirpitz* zmienił kurs na 48 (był to fikcyjny kurs w stronę Lindesnes). O 17.08 ponownie zmienił kurs na zero, a następnie o 17.40 powrócił na starą marszrutę kursem 310. Dziesięć minut przed 20.00 stacje nasłuchowe pancernika wykryły w namiarze 90 silny sygnał obrotów wałów okrętowych; nocny dalmierz EM 3 również zlokalizował obiekt z tego samego kierunku. Komandor Topp postanowił więc zmienić dotychczasowy kurs (o godzinie 20.24 *Tirpitz* znajdował się w kwadracie AN 3149) i przyjął nowy kurs 330 stopni. Niebawem otrzymano nową prognozę pogody, która w tym momencie nie miała większego znaczenia, ponieważ pancernik znajdował się w okolicy Stavanger i nie istniała żadna możliwość ataku ze strony nieprzyjacielskiego lotnictwa.

O godzinie 21.24 przyjęto na *Tirpitzu* dwa radiogramy z Grupy Północ: pierwszy informował, że okręty podwodne U 94 i U 586 zauważyły niezidentyfikowane jednostki wojenne, płynące wzdłuż zachodniego wybrzeża Norwegii; drugi powiadamiał, że oba U–booty zostały skierowane w stronę nierozpoznanych okrętów wojennych i będą płynęły na zachód od 3 stopnia równoleżnika „niebieskiego". W związku z zaistniałą sytuacją pancernik otrzymał rozkaz zmiany dotychczasowego kursu, aby zejść z drogi wysłanym na rozpoznanie U–bootom. O godzinie 21.53 *Tirpitz* zwiększył prędkość do 28 węzłów i po paru minutach zmienił kurs na 357. Kontynuując żeglugę, zlokalizował wkrótce dwa impulsy, które zostały wykryte w namiarze 210 stopni oraz 120 stopni. Po północy 16 stycznia ponownie namierzono impulsy, komandor Topp jednak postanowił nie przerywać rejsu na wyznaczonym kursie. Dopiero o godzinie 5.32 pancernik zmienił dotychczasowy kurs na nowy, w stronę Trondheim.

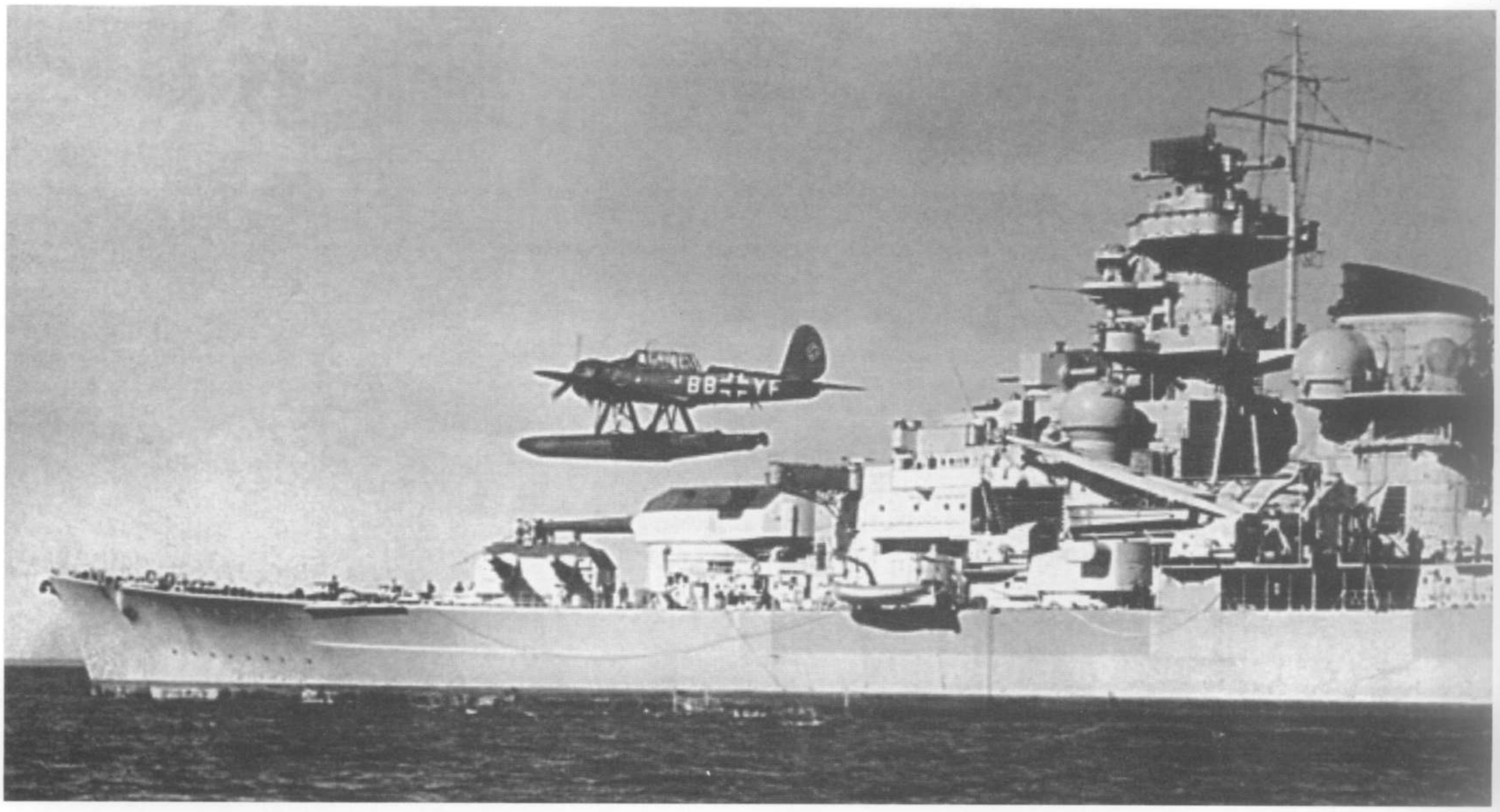
Nad ranem o godzinie 7.00 ponownie zmieniono kurs na 40 st. Na spotkanie z *Tirpitzem* wyruszył niszczyciel *Paul Jacobi*. Po godzinie 8.50 niszczyciel zameldował szefowi 5. Flotylli, komandorowi Bergerowi, że od godziny 4.00 nie może odnaleźć pancernika, który tymczasem mijał kolejne dryfujące miny po prawej burcie. O godzinie 10.15 *Tirpitz* zmniejszył prędkość do 12 węzłów, aby ustalić aktualną własną pozycję. Wkrótce jednak zmienił kurs na 230 i zwiększył prędkość do 27 węzłów. Niebawem zameldował się niszczyciel *Paul Jacobi*, który znalazł się wreszcie w zasięgu widoczności pancernika.

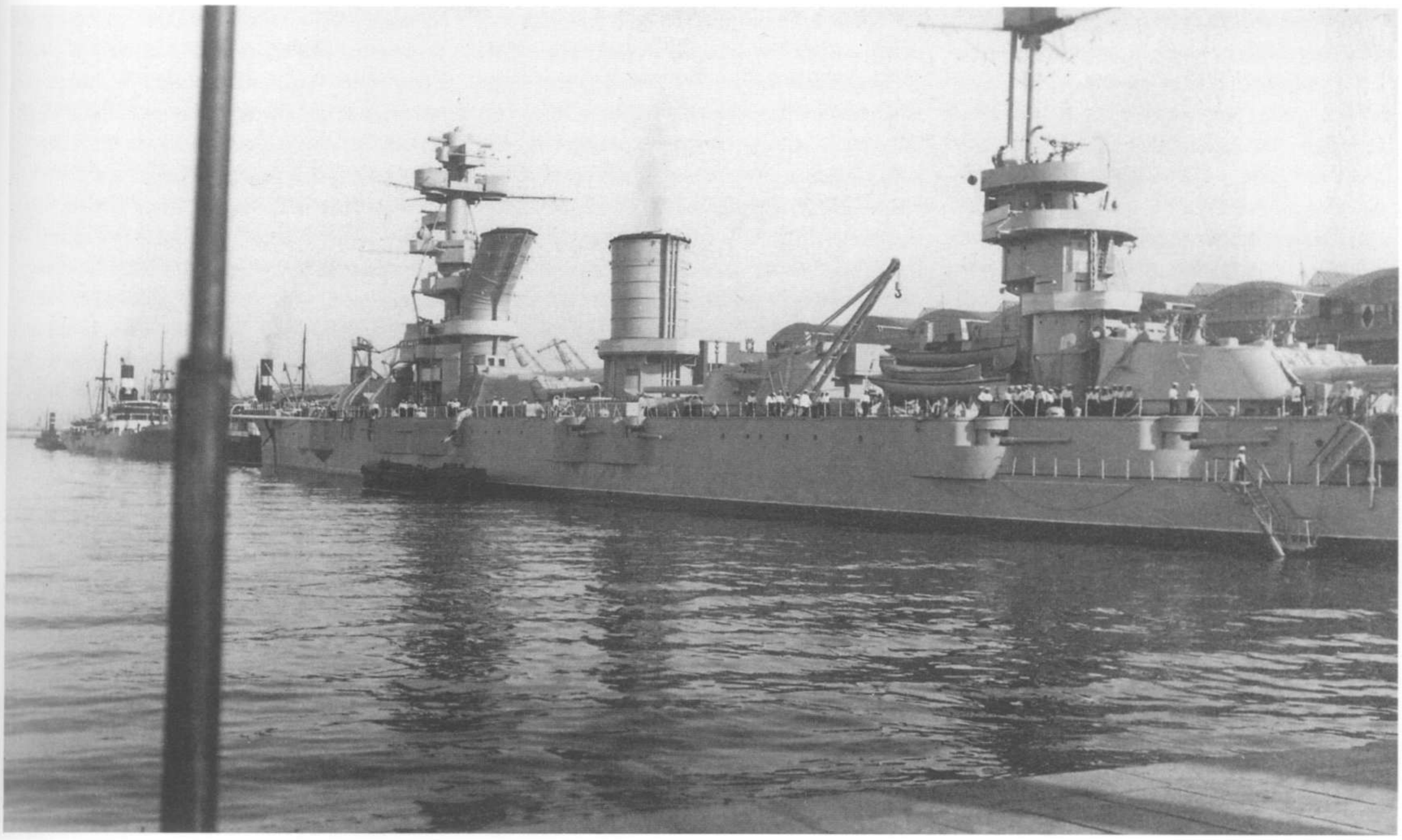
Na pokładzie *Tirpitza* rozważano tymczasem problem zmniejszającego się zapasu paliwa i związaną z tym możliwość wyłączenia części kotłów. Wariant ten odrzucono ze względu na bliskość punktu docelowego przebazowania pancernika. O godzinie 11.25 *Tirpitz* ponownie zmienił dotychczasowy kierunek rejsu i wpłynął na tor wodny Grip Helen. Gdy minął punkt spotkania, otrzymał ochronę powietrzną złożoną z samolotów z Trondheim. Następnie skierował się w stronę wybrzeża, gdzie oczekiwała go już pilotówka oraz ścigacze do zwalczania okrętów podwodnych. 20 minut po południu na pokład pancernika wszedł norweski pilot.

Kiedy pancernik wpłynął na obszar Trondheim Eden, zwolniono osłonę lotniczą. O godzinie 13.00 stawił się na pokładzie *Tirpitza* oficer pilotowy kapitan Zhernotta z dalszymi rozkazami dotyczącymi

Pancernik *Tirpitz* podczas prób morskich na Bałtyku we wrześniu 1941 roku.
***Tirpitz* during the sea trials in Baltic Sea, September 1941.**

(ze zbiorów Autora / courtesy of M. Skwiot)





Jeden z głównych przeciwników Baltenflotte — radziecki pancernik *Marat* podczas wizyty w Gdyni.

One of the main opponents of the Baltenflotte, Soviet battleship *Marat*. Here *Marat* seen during a pre-war visit to the Polish Navy base in Gdynia.

(MMG)

miejsca postoju pancernika. Po przejściu blokady o 16.20 zastopowano silniki główne w miejscu planowanego postoju okrętu. Na pokład pancernika wszedł Morski Komendant Trondheim — komandor Rose. O godzinie 17.45 pancernik zacumował na stałe w Faettenfjordzie. Ponieważ następnego dnia rano spodziewano się przybycia zbiornikowca z paliwem, zrezygnowano z rozciągania sieci przeciwtorpedowych. Okręt zamaskowano jedynie na tle półwyspu oraz nie usunięto sporych ilości śniegu zalegających tak pokład jak i cały okręt, stanowiło to bowiem dodatkową — naturalną — osłonę i kamuflaż.

Faettenfjord

Na naradzie, jaka miała miejsce u dowódcy okrętu 17 stycznia, postanowiono, że okręt, cumując stosunkowo niedaleko głównej (a zatem ruchliwej) trasy kolejowej i drogowej łączącej Trondheim z Masioen, powinien zmienić maskowanie. Obecne było w tych warunkach niewystarczające. Zgodnie z ustaleniami przygotowano nowy materiał maskujący.

Z polecenia komendantury w Trondheim ściągnięto z fiordu Aas regiment dział przeciwlotniczych pod dowództwem majora Wellera, który obsadził stanowiska wokół Faettenfjordu. Posiadał on na swoim wyposażeniu ciężkie i lekkie działa przeciwlotnicze oraz baterię reflektorów.

O godzinie 10.30 przybyły do fiordu zbiornikowce *Eurosee* i *Roge* z olejem napędowym i wodą pitną przeznaczoną dla pancernika. Jednak dopiero po południu (dokładnie o 16.35) rozpoczęto pobieranie paliwa i wody z *Roge*. Wieczorem niszczyciel Z 29 pobrał paliwo z *Eurosee*. O 21.00 *Tirpitz* zakończył tankowanie; w sumie pobrał 2280 m³ paliwa. Tuż przed północą do zbiornikowca podłączył się niszczyciel *Bruno Heinemann*. Niestety, niska temperatura od samego rana — wynosząca –15 stopni — utrudniała uzupełnianie zapasów paliwa. Pomiędzy godziną 9.35 a 10.45 niszczyciele zakończyły operację tankowania z *Eurosee*.

Od godziny 11.00 rozpoczęto rozciąganie pierwszej części sieci przeciwtorpedowych, które miały otoczyć i chronić *Tirpitza*. Ze względu na coraz niższą temperaturę, która spadła już do –18 stopni, operacja przeciągnęła się aż do godziny 18.00. Po południu katapultowano trzy wodnosamoloty, które udały się do Rannheim, aby tam przeprowadzić loty rozpoznawcze, a zarazem ćwiczenia we współdziałaniu z flotyllą ścigaczy.

18 stycznia brytyjska „Ultra" przekazała dowództwu informację o przybyciu niemieckiego pancernika do Norwegii, co z punktu widzenia brytyjskiej marynarki stanowiło bardzo poważne zagrożenie. Premier Churchill nakazał zniszczenie okrętu przy użyciu wszystkich możliwych środków. Pod wieczór na pokładzie pancernika ogłoszono alarm przeciwlotniczy — nad Trondheim zaobserwowano dwa angielskie samoloty rozpoznawcze. Jednak przeprowadzone rozpoznanie lotnicze nie potrafiło określić dokładnego umiejscowienia *Tirpitza*. Ze względu na zakotwiczenie pancernika w odległości 46 mil morskich, w głębi fiordu, jedyną skuteczną metodą wyeliminowania przeciwnika było prowadzenie systematycznych ataków z powietrza.

W dniu 19 stycznia od godziny 10.15 na pancerniku trwały przygotowania do przemieszczenia się w stronę Lofjordu. Nowe miejsce postoju okrętu osobiście nadzorował komandor Topp w asyście radcy budowlanego Almersa. Po południu — o 13.15 — *Tirpitz* stał już przycumowany w nowym miejscu w Lofjordzie wraz z 5. Flotyllą niszczycieli. O godzinie 17.00 Dowódca Lotnictwa Grupy Północ przekazał na pokład pancernika radiogram informujący o wyznaczeniu miejsca zakotwiczenia dla jego dwóch wodnosamolotów pokładowych — był to obszar morski fiordu Trondheim. Pod wieczór (o 19.45) na *Tirpitzu* odebrano drugi meldunek, tym razem od OKM (nr G 1913), informujący o przejęciu meldunku brytyjskich samolotów rozpoznawczych, które o 14.40 wykryły na północnym wybrzeżu Norwegii „obiekt główny — miejsce Trondheim reda, identyfikacja utrudniona". W związku z tym należy się spodziewać dalszych lotów rozpoznawczych nad okrętem. By zatem jak najbardziej utrudnić brytyjskim zwiadowcom wykrycie okrętu, 20 stycznia w godzinach porannych pancernik zmienił swoją pozycję w fiordzie.[10]

21 stycznia w planie zajęć załoga pancernika miała ćwiczenia bojowe. O godzinie 9.18 podniesiono kotwicę i pancernik rozpoczął rejs przez wschodnią część Trondheimfjordu. Jednak zajęcie właściwej

10. Po wykonaniu zaplanowanych zadań w dniu 18 i 19 stycznia wodnosamoloty pokładowe udały się na redę Trondheim (do zachodniej części Trondheimfjordu), gdzie poddano je okresowym przeglądom. Następnie udały się z Trondheim do Rodberg. Tam otrzymały częściowy kamuflaż. Pod wieczór powróciły do fiordu Aas.

pozycji było niemożliwe ze względu na grubą pokrywę lodową blokującą zatokę Steinkjer. Po godzinie 13.00 *Tirpitz* otrzymał radiogram zalecający powrót do fiordu Faetten, ponieważ przejście do Lofjord było niemożliwe. Po południu *Tirpitz* przypłynął do Faettenfjordu i zacumował. Następnego dnia meldunek od Floty — Gkdos 258/A1 — nakazywał zamaskowanie okrętu i zachowanie pełnego pogotowia przeciwlotniczego. Od godziny 11.00 na pokładzie *Tirpitza* przebywał głównodowodzący strzelców górskich (komandosów) generał kawalerii Brandt wraz z szefem swojego sztabu, płk. Jankiem, i dwoma oficerami. Wizytę na pokładzie pancernika zakończył o godzinie 14.15. W godzinach 16.00–19.15 na pokładzie przebywali: kontradmirał Siemens (Admirał Wybrzeża Północnego), komendant bazy morskiej Trondheim z komandorem Rose i dwoma oficerami jego sztabu. Komandor Topp poinformował Siemensa o powziętych środkach ostrożności, a także o zabezpieczeniu pancernika przed nieprzyjacielskimi okrętami podwodnymi poprzez rozciągnięcie zapór sieciowych sięgających do dna morskiego. Ponadto poinformował o zabezpieczeniu przed możliwością postawienia przez nieprzyjaciela stałych pól minowych, a także przed pojedynczymi minami rzucanymi z samolotów. Dodatkowo pancernik miał otrzymać zabezpieczenie w postaci artylerii nadbrzeżnej pozostającej w całodobowym pogotowiu. Przepustki dla załogi do Trondheim powinny być udzielane na czas nie dłuższy niż 12 godzin. Komunikacja miała się odbywać przy pomocy łodzi okrętowych, jednak przy złych warunkach pogodowych miała zostać wstrzymana.

O godzinie 18.00 *Tirpitz* został otoczony siecią przeciwtorpedową. Rozpoczęto przygotowania do maskowania. Miało ono na celu zatarcie konturów okrętu na tle brzegu. Nie zaniechano także wysłania rozpoznania lotniczego wykonanego przez własne wodnosamoloty. Wykonane rozpoznanie miało pomóc w wyeliminowaniu ewentualnych błędów kamuflażowych. Błędy polecono usunąć w ciągu sześciu godzin od wykonania zdjęć lotniczych.

Ze względu na złe warunki atmosferyczne panujące w Norwegii od 23 stycznia wachty na pancerniku pełniono w systemie czterogodzinnym. Ponadto jednostkę wyposażono w cztery wodnosamoloty, z których dwa znajdowały się na okręcie, a dwa na lotnisku, przygotowane do natychmiastowego startu. Wszystkie wodnosamoloty podlegały pod eskadrę Lądowego Lotnictwa Morskiego w Trondheim (Staffel). Personel lotniczy skoszarowano nie na okręcie, lecz w barakach w Trondheim.

O godzinie 12.30 tego dnia dowódcę pancernika odwiedził dowódca regimentu dział przeciwlotniczych stacjonujących w Faettenfjord, major Kornersel. Celem tej wizyty było zapoznanie się z obroną przeciwlotniczą na okręcie, szczególnie zaś z gotowością bojową ciężkiej i przeciwlotniczej artylerii okrętowej.

Tymczasem kamuflaż bardzo powoli pokrywał powierzchnię kadłuba i pokładu. Robotnicy norwescy pracowali powoli, a ponadto wystąpiły trudności w zaopatrywaniu w materiały potrzebne do zamaskowania okrętu.

Dzień później o godzinie 8.00 rano dowódca pancernika otrzymał radiogram, w którym ponaglano do maskowania okrętu. Było to szczególnie istotne ze względu na nieprzyjacielskie samoloty. W tym celu do prac maskujących należało włączyć również samą załogę okrętu. Pod wieczór dostarczono potrzebne materiały. Pozwoliły one na całkowite zamaskowanie rufy, trudno teraz rozpoznawalnej na tle lądu. Dalsze prace nad maskowaniem pokładu głównego ruszyły zgodnie z przedstawionymi planami. Pewne rozbieżności zanotowano w kwestii maskowania pomostu bojowego.

25 stycznia pomiędzy godziną 13.40 a 14.05 ogłoszono alarm przeciwlotniczy w Trondheim. Natomiast o godzinie 16.40 nasłuch *Tirpitza* przechwycił angielski radiogram następującej treści: „Pancernik znajduje się w fiordzie Aas i jest w trakcie maskowania". Wobec tego faktu ogłoszono stan podwyższonej gotowości służb radiowych na pokładzie pancernika, z natychmiastowym przekazywaniem najdrobniejszych, choćby nieistotnych, meldunków. W tym czasie służby bezpieczeństwa (Nachrichtendienst) miały za zadanie sprawdzić, czy nie następuje wzmożenie aktywności norweskich służb szpiegowskich. O godzinie 19.45 nadszedł meldunek od Admirała Norwegii nr 631 A2 — Rozkaz Głównodowodzącego Wehrmachtu w Norwegii. Mówił on o informacji z nie potwierdzonych źródeł o możliwości silnego nalotu na cele w Norwegii. Cele dokładnie nie są znane, ale nie można też wykluczyć brytyjskiego desantu na obszarze Narwiku. W związku z powyższym, Wehrmacht rozpoczął przygotowania zmierzające do zabezpieczenia poszczególnych obiektów. Kiedy komandor Topp otrzymał radiogram, zmienił dotychczasowy plan wacht. Wydłużył wachty bojowe do sześciu godzin w systemie czterowachtowym oraz sporządził dokładny plan urlopów, przewidując wstrzymanie do odwołania urlopów dla personelu radiowego i lotniczego.

Brytyjskie rozpoznanie lotnicze zlokalizowało pancernik w Faettenfjordzie (był to w rzeczywistości niewielki fiord-odnoga Aasfjordu, niedaleko Trondheim) w południe 25 stycznia 1942 roku. *Tirpitz* pokryty nowym kamuflażem kotwiczył niedaleko klifu, który chronił go przed atakami lotnictwa z południowego zachodu. Porośnięte drzewami wybrzeże stanowiło znakomitą osłonę, nie licząc dodatkowo kilku ściętych drzew rozłożonych przez załogę na pokładzie, co jeszcze bardziej wpisywało okręt w krajobraz klifu.

26 stycznia od godziny 11.00 do 14.00 na pokładzie pancernika przebywał dowódca regimentu dział obrony przeciwlotniczej fiordu Aas, płk Rosenberg. O godzinie 14.25 *Tirpitz* przejął radiogram od Admirała Wybrzeża Północnego — GKdos nr 120 A1 — informujący o wzmocnieniu ochrony wejścia do fiordu przez 11 patrolowców. Ponadto w skład ochrony fiordu weszły trzy samoloty z KDB oraz jeden wyposażony w nocny radar. Natomiast zabezpieczenie fiordu przed atakiem okrętów podwodnych powierzono torpedowcom i niszczycielom. Wkrótce otrzymano rozkaz od Dowódcy Floty nakazujący wszystkim wodnosamolotom stan pełnej gotowości do startu i współdziałania z niszczycielami i torpedowcami.[11]

O godzinie 15.00 przekazano na *Tirpitza* radiogram z Grupy Północ o przybyciu zbiornikowców *Eurosee* i *Adria*. 27 stycznia od godziny 11.30 na pokładzie pancernika przebywał komendant morski Narwiku, komandor Oehrl. Prowadził rozmowy z dowódcą jednostki na temat cumowania w zatoce Bogen, zabezpieczeń przeciwtorpedowych i przeciwlotniczych. Przekazał również komandorowi istotną informację o tym, że w okolicy Narwiku nie ma wystarczających materiałów do zamaskowania okrętu. Poza tym Narwik nie posiadał holowników mogących mu pomóc przy cumowaniu. Rozmowy zakończono o godzinie 14.30. Po południu o 17.30 nastąpiło przebicie instalacji na turbinie nr 4, co spowodowało spadek całkowitej mocy pancernika o 37,5%. Naprawa była możliwa jedynie w stoczni w bazie Trondheim. A tymczasem następnego dnia od godziny 10.43 do 11.00 ogłoszono alarm przeciwlotniczy dla Trondheim. Ogłoszono go również na pancerniku. Niebawem jednak okazało się, że były to niemieckie maszyny typu Ju 88.

29 stycznia o godzinie 9.50 ogłoszono następny alarm przeciwlotniczy dla Trondheim. 40 minut później nastąpiła nieznana detonacja w okolicy Romzofjord. Po południu zauważono trzy niezidentyfikowane samoloty. Prawdopodobnie były to brytyjskie maszyny zwiadowcze, zataczające kręgi nad miastem na wysokości około 5000 metrów.

W nocy z 29 na 30 stycznia 1942 roku Dowództwo RAF postanowiło dokonać pierwszego nalotu powietrznego na zakotwiczonego w Trondheim *Tirpitza*. Do akcji wyznaczono siedem bombowców Short *Stirling* z 15. Eskadry i dziewięć bombowców *Halifax* z 76. Eskadry. Wczesnym rankiem o godzinie 6.12 ogłoszono alarm przeciwlotniczy dla miasta i portu, a wkrótce i dla samego pancernika. Około godziny 6.57 (do 7.42) zauważono na południe i zachód od fiordu Trondheim, przy wyjściu do fiordu Aas sześć dwusilnikowych samolotów. Do zbliżających się samolotów otworzyła ogień przeciwlotnicza bateria lądowa w Trondheim i Aasfjordzie. Z pokładu pancernika nie zaobserwowano jednak żadnego trafienia. Również nie zauważono upadku żadnej bomby. Tuż po godzinie 7.07 jeden z brytyjskich samolotów przeleciał za rufą okrętu na wysokości 200 metrów. O godzinie 7.15 kolejne dwa samoloty wykonały przelot nad okrętem na pułapie około 95/135 metrów. Podczas nalotu jeden *Halifax* (L9581/76) zaginął i nie powrócił do bazy. Od godziny 9.15 do popołudnia przestrzeń nad fiordem Trondheim patrolował jeden z wodnosamolotów pokładowych pancernika.

11. Dla sił lotniczych wyznaczono następujące obszary zabezpieczeń: 1. Obszar patrolowania bojowego na angielskim i szkockim wybrzeżu do Wysp Owczych; 2. Siły bojowe do zwalczania samolotów nieprzyjaciela biorących udział w nalotach na cele lądowe; 3. Obszar pogotowia w obszarze Stavanger — Stadlandet; 4. Siły w gotowości bojowej na lądzie w sektorze zachodnim na północ od Trondheim; 5. Siły do zwalczania okrętów podwodnych w Trondheim. Pierwsza grupa składała się z około 100 samolotów, druga 50–60, trzecia grupa liczyła trzy do czterech maszyn.

31 stycznia o godzinie 11.51 ponownie ogłoszono alarm przeciwlotniczy na okręcie.

W tym okresie sytuacja paliwowa niemieckiej marynarki była niekorzystna, odczuwano braki paliwowe, które ograniczały przeprowadzenie operacji przez ciężkie okręty niemieckie, w tym również *Tirpitza*. Pod koniec stycznia planowano przeprowadzić uderzenie na konwój (PQ 8), ale wkrótce akcję odwołano. Okres od pierwszego do czwartego lutego pancernik spędził w Faettenfjordzie i nie wydarzyło się wówczas nic godnego odnotowania. Zgodnie z radiogramem otrzymanym od Grupy Północ, Admirał Północnego Wybrzeża wyznaczył grupę ścigaczy z zadaniem ochrony wybrzeża. Miała ona ściśle współpracować z U 454 oraz wodnosamolotami pokładowymi z *Tirpitza*. Starty powinny się odbywać codziennie w porozumieniu z Grupą Obrony Plot. Północ. Wszystkie meldunki o startach należało przekazywać do Staffel 2/406 stacjonującego w Trondheim. *Tirpitzowi* przekazano również obszary patrolowania dla samolotów rozpoznawczych stacjonujących w Trondheim. W tym okresie nie zanotowano żadnych lotów rozpoznawczych nieprzyjacielskich samolotów nad wyznaczonym obszarem bazy. Dopiero 5 lutego o godzinie 5.45 ogłoszono alarm przeciwlotniczy, ponieważ zauważono liczne samoloty nieprzyjacielskie nad wybrzeżem Trondheim lecące w kierunku południowo-zachodnim. Przeprowadziły one bombardowanie poszczególnych obiektów wojskowych w tym rejonie. O 9.00 otrzymano meldunek z dwóch wodnosamolotów o obecności we wschodniej części fiordu Trondheim nieprzyjacielskiego okrętu podwodnego. Natychmiast przeprowadziły one atak na rozpoznany okręt. Po południu ponownie ogłoszono alarm przeciwlotniczy, tym razem wykryto dwa dwusilnikowe samoloty krążące nad Aasfjordem. Następnego dnia z powodu silnej mgły zaniechano rozpoznania lotniczego, a na pancerniku kontynuowano prace nad dokładnym maskowaniem. Po południu zauważono cztery dwusilnikowe samoloty, które krążyły nad Aalesund. O 20.00 otrzymano meldunek od U 454 patrolującej Trondheimfjord o lotach samolotów myśliwskich mających ochraniać *Tirpitza* przed lotnictwem nieprzyjaciela w obszarze 30 Mm od wybrzeża.

Następne dni upłynęły załodze pancernika na dalszym maskowaniu okrętu. Dopiero wieczorem 12 lutego przejęto przez służby (B–Dienst) radiogram o przygotowywanym przez Brytyjczyków nalocie torpedowym na *Tirpitza*. Dzień później otrzymano kolejne informacje od B–Dienstu o opracowywanym przez OKM planie powrotu pancernika do ojczyzny. W tym czasie przeprowadzano loty rozpoznawcze wodnosamolotów pokładowych. Na skutek błędnej informacji od ochrony lotniczej z Trondheim jeden z nich został ostrzelany przez własną artylerię przeciwlotniczą. 14 lutego zaobserwowano nad Trondheim jednego rozpoznawczego *Spitfire'a*, wyposażonego w dodatkowe zbiorniki paliwa.

16 lutego do Faettenfjordu przybył goniec z informacją, że w siedzibie 3. Flotylli torpedowców w Trondheim odbędzie się w dniu 18 lutego spotkanie BdS ze sztabem dowódców jednostek. Podobne spotkanie miało się odbyć 20 lutego na pokładzie *Tirpitza*. Po południu ogłoszono alarm plot. dla Trondheim, jednak ze względu na powstającą i okrywającą pancernik mgłę przygotowania do startu wodnosamolotu na przechwycenie zostały odwołane. Tego dnia wyszły z Helgolandu trzy torpedowce z 2. Flotylli torpedowców. Przybycie do Trondheim określono na 18 lutego, a tymczasem 17 lutego otrzymano radiogram z Grupy Północ o zatrzymaniu *Tirpitza* na kotwicy.

18. dzień lutego minął bez żadnych istotnych wydarzeń, lecz już od rana następnego dnia (dokładnie od godziny 9.30) pancernik wraz z okrętem rozpoznania lotniczego *Max Stinsky* uczestniczył w ćwiczeniach w wykrywaniu celów powietrznych. Miejscem ćwiczeń był fiord Trondheim. W ciągu dnia ogłaszano liczne alarmy przeciwlotnicze dla portu i miasta, sam *Tirpitz* nie był jednak niepokojony. O godzinie 17.30 przyjęto meldunek z Grupy Północ o spodziewanym przybyciu do Trondheim torpedowców T 5, T 4, T 12 w dniu X + dwa dni.

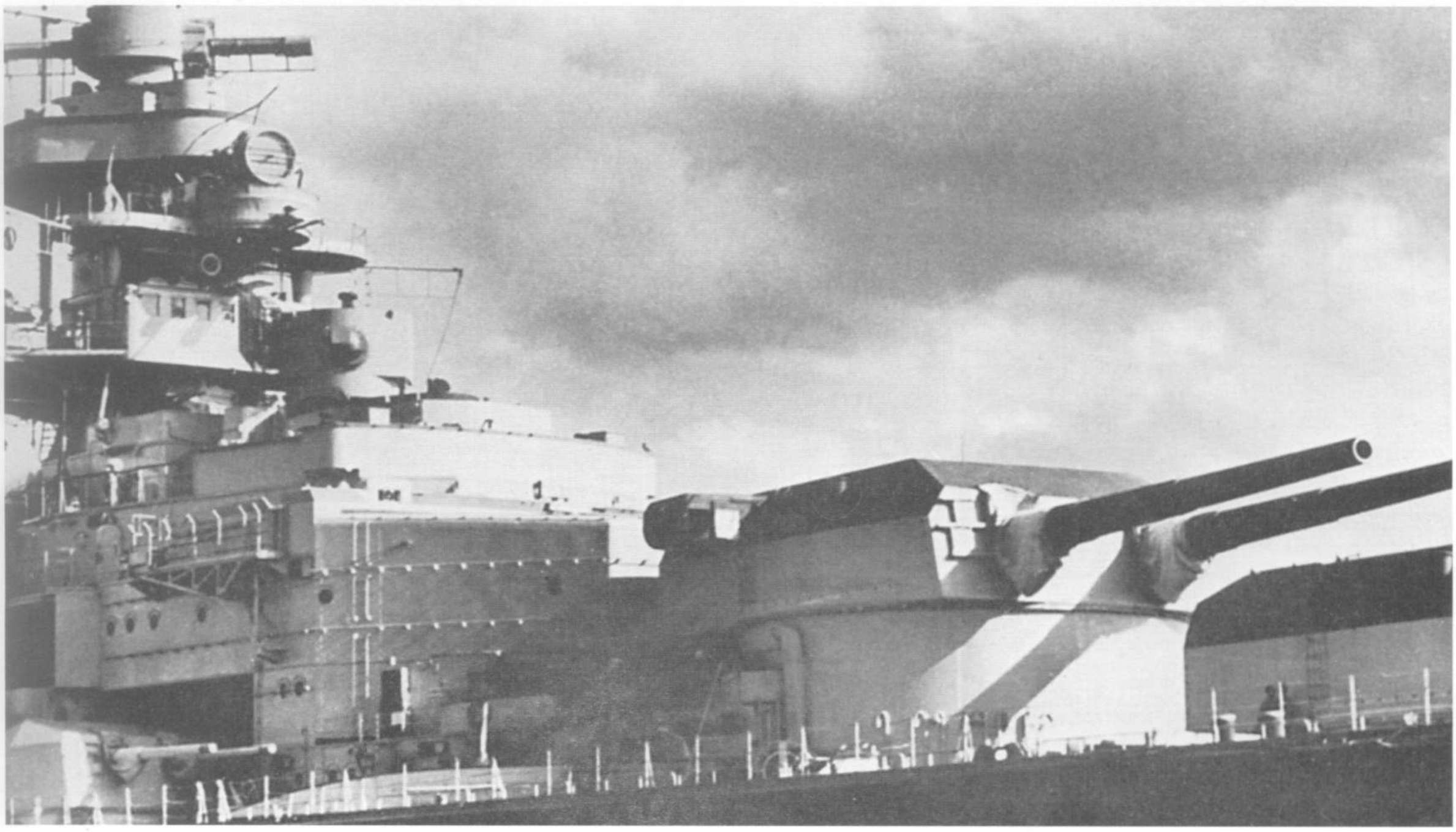
Na dzień 20 lutego zaplanowano dla załogi pancernika ćwiczenia z wodnosamolotami. W ciągu dnia obserwowano liczne nieprzyjacielskie maszyny nad Trondheim. Pod wieczór otrzymano od Grupy Północ meldunek z rozkazem dla *Tirpitza* oraz 2. Flotylli torpedowców, aby prowadzić jednogodzinny nasłuch w eterze.

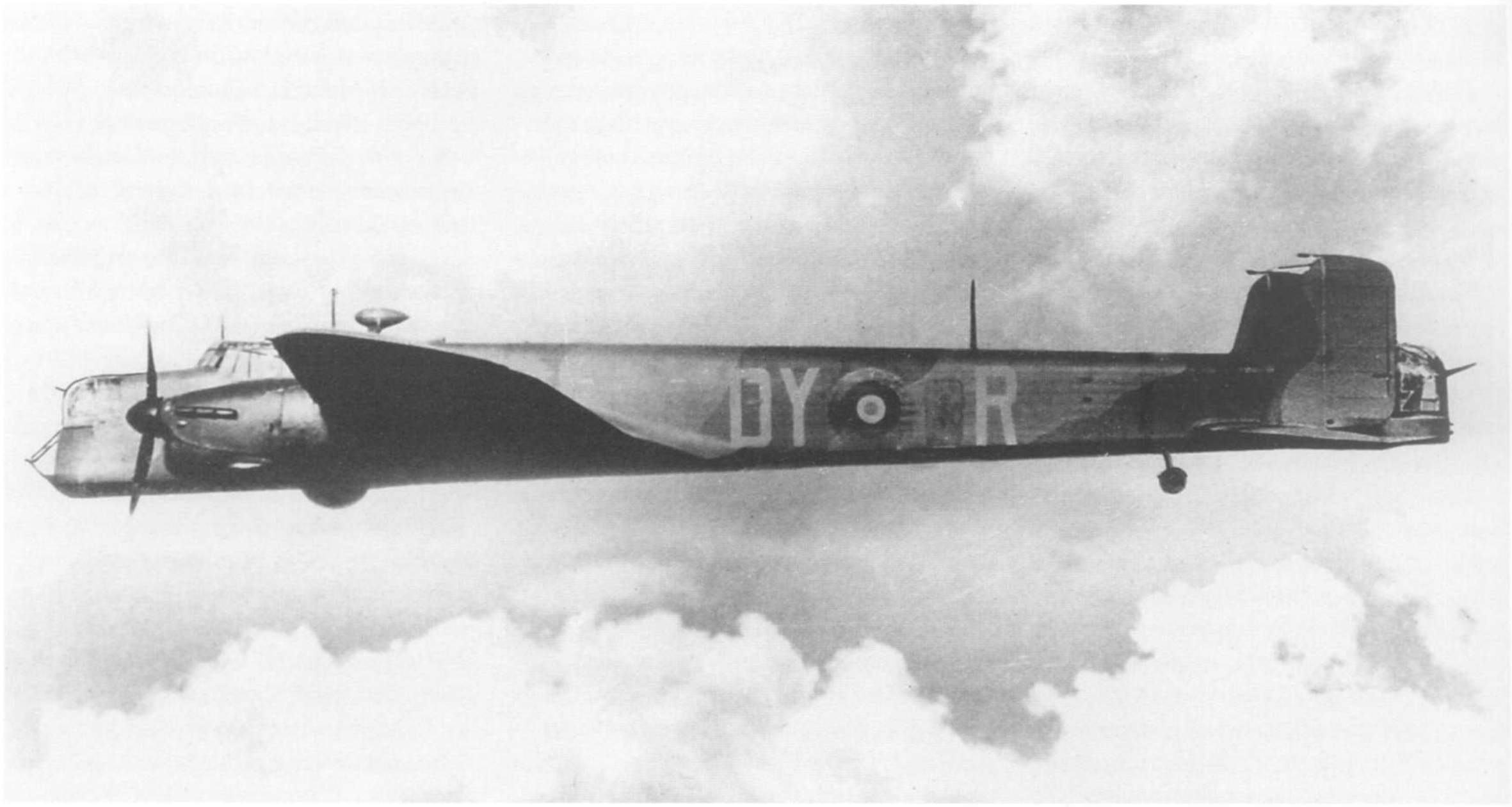
W drugiej połowie lutego Niemcy przeprowadzili udaną operację o kryptonimie „Cerberus": „pod nosem" Brytyjczyków udało się przeprowadzić przez kanał La Manche pancerniki *Scharnhorst* i *Gneisenau* oraz ciężki krążownik *Prinz Eugen*. A gdy szczęśliwie dotarły one do macierzystych portów, w Dowództwie SKL przygotowano plan kolejnego przejścia, tym razem ciężkich krążowników *Admiral Scheer* oraz *Prinz Eugen* do Norwegii. Tym razem jednak

Fragment dziobowej nadbudówki *Tirpitza* oraz wieża działowa „B" *Tirpitza*. Zdjęcie wykonano na Morzu Bałtyckim pod koniec września 1941 roku.

Front superstructure and "B" main battery turret of the *Tirpitz*. This photo has been taken sometime during late September 1941, in Baltic Sea.

(fot. Drüppel, ze zbiorów Autora / photo Drüppel, courtesy of M. Skwiot)





Średni bombowiec AW *Whitley* — inny typ bombowca, biorącego udział w pierwszych nalotach na *Tirpitza* w niemieckich bazach na Morzu Północnym.

The AW *Whitley* medium bomber. *Whitleys* were taking part in bombing raids to the German North Sea ports during *Tirpitz*'s stay there.

(MAP)

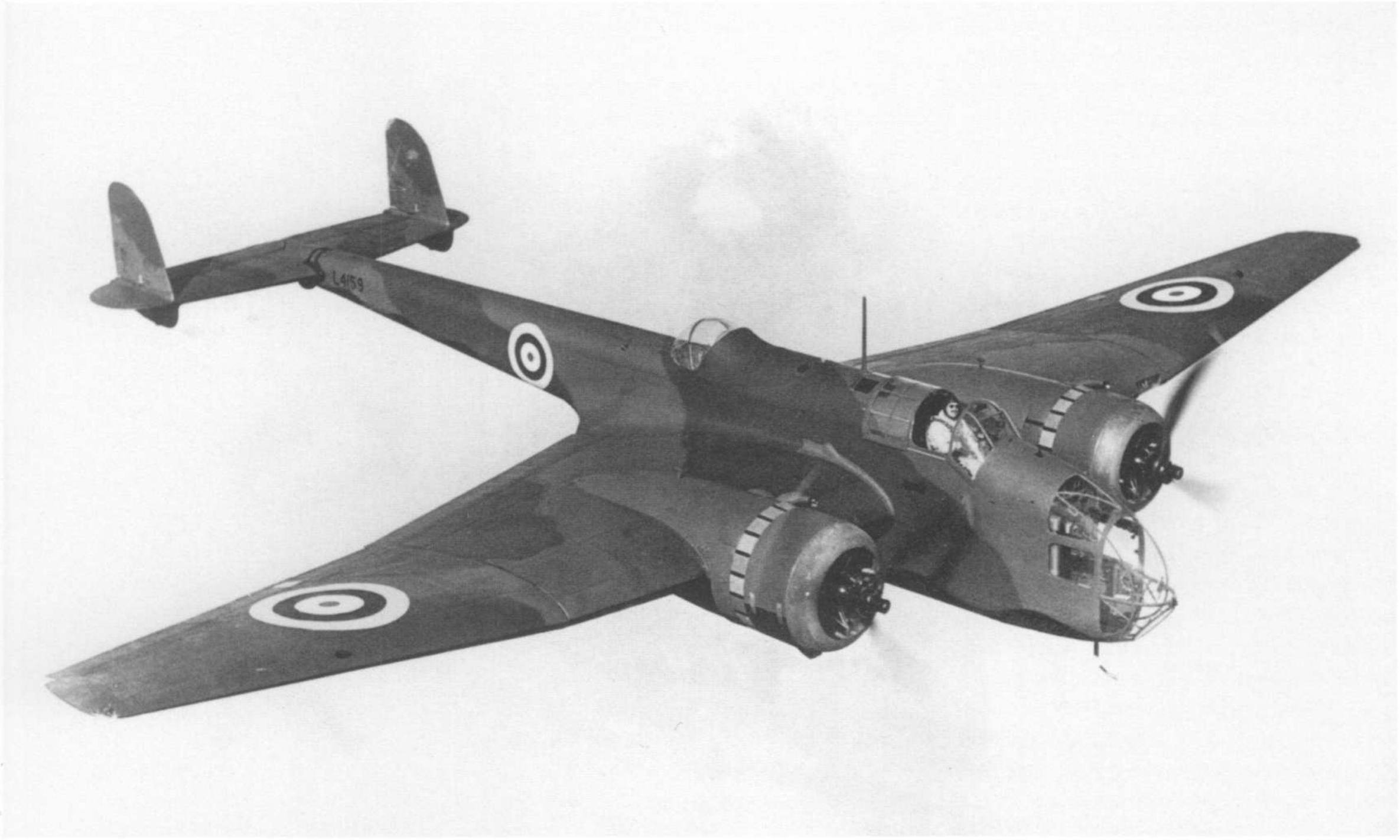
Brytyjczycy byli czujni i bardzo dokładnie śledzili ruchy pozostałych ciężkich okrętów Kriegsmarine, jak również systematycznie prowadzono loty rozpoznawcze nad północnymi obszarami Niemiec. Obawiano się bowiem, że *Prinz Eugen* może się połączyć z *Tirpitzem* w Norwegii i stworzyć silny zespół nowoczesnych okrętów. Bardzo dobrze pamiętali majowy pojedynek *Hooda* z *Bismarckiem* oraz pościg za nim, w który zaangażowana była prawie cała flota. Ponadto zebrane przez *Prinz Eugena* doświadczenia podczas operacji korsarskich na Atlantyku pozwoliłyby mu na idealne współdziałanie z *Tirpitzem*. Na dodatek przebazowanie zaprawionego w rajdach *Admirala Scheera*, jak również *Admirala Hippera* mobilizowałoby całą brytyjską flotę w bazie Scapa Flow.

Uprzedzony o zamiarach SKL *Tirpitz* otrzymał rozkaz przygotowania się do wyjścia w morze w dniu 21 lutego około godziny 17.00. W przypadku podjęcia przez Brytyjczyków kontr posunięcia miał on swoją artylerią wesprzeć przejście obu ciężkich krążowników. Jego dotychczasowe miejsce postoju miało zostać całkowicie zaciemnione. Obawiano się, by przeciwnik, chcąc wyeliminować groźnego rywala z tej operacji, nie dokonał w ciągu najbliższej nocy nalotu. W stan całodobowego pogotowia postawiono holowniki, uchylono sieci przeciwtorpedowe osłaniające okręt, a łańcuch kotwiczny gotowy był do wybrania. Te ostatnie czynności miały na celu umożliwienie jednostce natychmiastowego opuszczenia fiordu. Sam zaś pancernik całą dobę miał pozostawać na nasłuchu radiowo-operacyjnym.

21 lutego o godzinie 9.19 nadszedł radiogram od Grupy Północ. Donosił o tym, że rozpoznanie lotnicze na pewno stwierdziło w Scapa Flow brak pancernika *King George V* i krążownika liniowego *Renown*, prawdopodobnie jednego krążownika oraz dziewięciu niszczycieli. Nie uzyskano żadnego rozpoznania z rejonu Firth of Forth i Moray. Postawiono w stan pogotowia 5. Flotyllę niszczycieli (w składzie pięciu niszczycieli) oraz 5. Flotyllę torpedowców (w liczbie trzech torpedowców), które miały się zgrupować niedaleko *Tirpitza*.

Wkrótce dotarł meldunek o obecności dwóch nieprzyjacielskich pancerników, trzech krążowników i nieznanej ilości niszczycieli w kwadracie AN 6368, płynących kursem 360 stopni. Po południu o 14.30 otrzymano kolejne radiogramy zakazujące podejmowania jakichkolwiek działań przeciwko nieprzyjacielowi bez wyraźnych rozkazów Dowództwa Marynarki. O godzinie 17.15 otrzymano radiogram od BdS, w którym poinformowano o tym, że oba niemieckie ciężkie krążowniki rozpoczęły rejs w całkowitym zaciemnieniu. Kolejny odebrany rozkaz nakazywał pancernikowi rozpoczęcie rejsu wraz z nastaniem świtu i dalszy marsz wśród fiordów w stronę Bergen. Po zapadnięciu zmroku *Tirpitz* miał kontynuować marsz przez szkiery z powrotem do Trondheim. O godzinie 18.30 otrzymano kolejny meldunek z Grupy Północ. Okręt miał być gotowy do wyjścia w morze w ciągu trzech godzin. Podczas narady zwołanej około godziny 17.00 wzięto pod uwagę możliwość, że nieprzyjaciel może znajdować się na obszarze położonym pomiędzy Egersund–Lister–Skagerrak–północna Dania. Prowadzony stały nasłuch radiowy przyniósł o godzinie 23.11 kolejny radiogram z Grupy Północ do BdS. Admirał Północnego Wybrzeża poinformował Grupę Północ o możliwości bezpiecznego postoju ciężkich krążowników w Grimstadtfjord. Jeden z nich mógł być zakotwiczony na redzie, otoczony sieciami przeciwtorpedowymi, drugi mógł być zakotwiczony przy pirsie. Niestety, uzupełnienie paliwa w Bergen możliwe było tylko dla trzech niszczycieli. W nasłuchu radiowym jak i w wymianie meldunków pomiędzy poszczególnymi dowództwami nie było żadnej wzmianki o zamiarach przeciwnika i planowanej operacji.

22 lutego przechwycono radiogram z Grupy Północ, skierowany do BdS, z rozpoznania lotniczego przeprowadzonego o godzinie 8.30: w kwadracie AN 3131 zaobserwowano zespół nieprzyjacielskich okrętów, składający się z dwóch pancerników i trzech niszczycieli. O godzinie 11.43 przekazano radiogram z Grupy Północ do dowódcy pancernika o przygotowaniu *Tirpitza* i torpedowców do wypłynięcia w morze w trybie alarmowym. Dalsze informacje o rozpoznaniu celów obiecano przekazać w dalszym meldunku. O godzinie 12.35 przechwycono meldunek z Grupy Północ skierowany do U 337, który miał przeprowadzić rozpoznanie kwadratów od AF 52 do AF 81 i przy okazji uważać na lotnictwo nieprzyjaciela. O godzinie 16.30 otrzymano radiogram z Grupy Północ o gotowości bojowej w ciągu jednej godziny i przygotowaniu do podniesienia kotwic po zapadnięciu zmroku. Pod wieczór ogłoszono alarm przeciwlotniczy, ponieważ zaobserwowano samoloty nieprzyjaciela. Były to prawdopodobnie rozpoznawcze *Spitfire'y*. Według oceny komandora Toppa była to zapowiedź możliwości pojawienia się liczniejszej grupy samolotów. Wydał więc rozkaz postawienia w stan gotowości bojowej ciężkiej artylerii przeciwlotniczej. Tymczasem przechwycono z nasłuchu meldunek z Grupy Północ do U 377, w którym poinformowano ją o zmianach w kwadratach AF 53 AF do AF 5870. Znajdowały się tam wówczas ciężkie krążowniki *Prinz Eugen* i *Admiral Scheer* w osłonie



Lekki bombowiec Handley Page *Hampden* — ten typ samolotu brał udział w nalotach na *Tirpitza* podczas jego pobytu w portach niemieckich oraz minował tory wodne niemieckich baz.

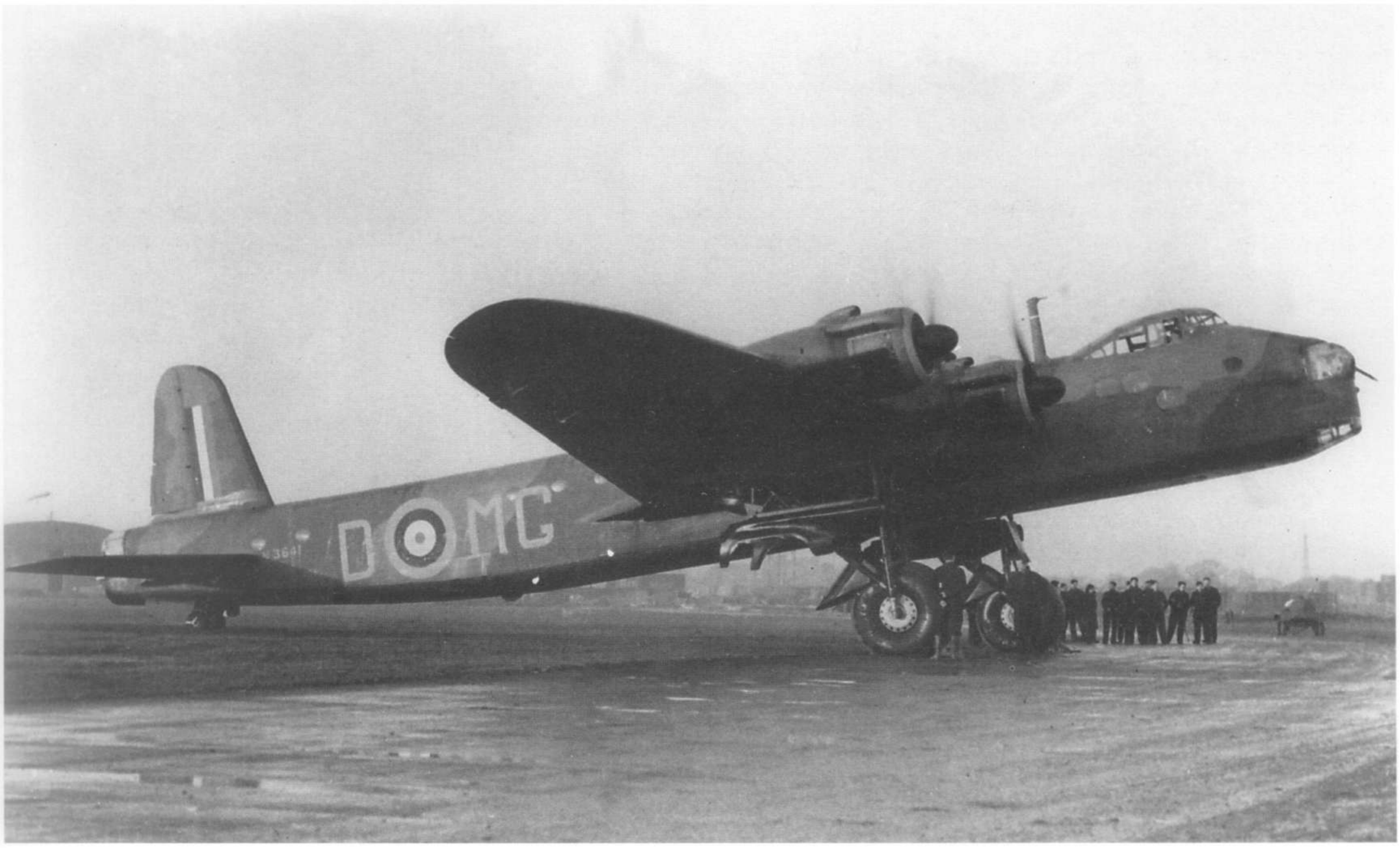
The Handley Page *Hampden* light bomber. *Hampdens* flew many sorties to bomb *Tirpitz* during her stay in German ports and were "gardening" — dropping mines into — the German naval bases waterways.

(MAP)

Ciężki bombowiec Short *Stirling* — uczestnik nalotów na Wilhelmshaven i zakotwiczone tam niemieckie ciężkie okręty.

The Short *Stirling* heavy bombers flew to Wilhelmshaven, trying to bomb German capital ships moored there.

(MAP)



Pancernik *Tirpitz* na redzie Zatoki Kilońskiej w lipcu 1941 roku.

***Tirpitz* photographed on July 1941 at the Kiel Harbor roadstead.**

(ze zbiorów Autora / courtesy of M. Skwiot)

pięciu niszczycieli, które wypłynęły z Bergen do Trondheim.

O godzinie 17.00 *Tirpitz* był przygotowany do wyjścia w morze i pozostawał na nasłuchu radiowym. Późnym wieczorem o 22.40 do prawej burty pancernika podpłynął T 5. Dowódca przekazał meldunki do Grupy Północ z raportami *Tirpitza* i 2. Flotylli torpedowców. Sześć minut później *Tirpitz* wysłał radiogram do Grupy Północ o planowanej na godzinę 8.00 rano pozycji w kwadracie AF 8330.

Przez całą noc prowadzono dalej nasłuch radiowy. Nad ranem o 5.00 *Tirpitz* przyjął gotowość bojową i rozpoczął wyjście w morze. O godzinie 6.20 nastąpiło spotkanie w umówionym punkcie z dwoma torpedowcami osłony: T 5 i T 12. Kontynuując żeglugę, o godzinie 8.00 wpłynął do kwadratu AF 8330. 20 minut później przechwycono niemiecki meldunek o zaobserwowaniu jednego pancernika, jednego krążownika i trzech niszczycieli w kwadracie AF 8268, płynących kursem 360° z prędkością 11 węzłów. Na podstawie ich kursu wywnioskowano, że zaobserwowane brytyjskie okręty są w drodze do bazy Scapa Flow. O godzinie 8.28 przechwycono meldunek nadany przez *Prinz Eugena* do Grupy Północ o minach w kwadracie AF 8341. Jego osłonę miały stanowić jednostki 5. Flotylli niszczycieli. Dodatkowo zostały mu przydzielone dwa torpedowce.

Dochodziła godzina 9.59, kiedy nadano meldunek do Grupy Północ o powrocie *Tirpitza*. W trakcie rejsu powrotnego przechwycono o godzinie 10.26 meldunek o storpedowaniu ciężkiego krążownika *Prinz Eugena* przez nieprzyjacielski okręt podwodny (był nim *Trident*). Torpeda trafiła w okolice rufy, niszcząc stery. Oprócz tego spowodowała „ułamanie się" dziesięciu metrów rufy. Na szczęście maszyny były sprawne i mógł on dalej kontynuować rejs do Trondheim. O godzinie 11.42 *Tirpitz* zmienił dotychczasowy kurs i skierował się na północ. O 13.02 zacumował w Trondheim, prowadząc nasłuch radiowy i radarowy. Załoga pozostawała w pogotowiu sześciogodzinnym. Wkrótce po nim o 13.45 wpłynął do Lofjordu ciężki krążownik *Admiral Scheer*. Dopiero późnym wieczorem o 23.50 „dowlókł się" do fiordu Lo uszkodzony *Prinz Eugen*.

24 lutego o godzinie 15.30 na okręcie podniesiono flagę nowego Głównodowodzącego pancernikami (BdS) — wiceadmirała Ciliaxa — który 15 minut później przybył na pokład *Tirpitza*. Od godziny 19.30 odwołano gotowość bojową, pancernik przeszedł do trybu normalnej służby, prowadząc tylko odbiór napływających do niego meldunków radiowych. 25 lutego od godziny 9.30 w fiordzie Trondheim prowadzono ćwiczenia w dostrajaniu radaru. Zakończono je późnym wieczorem o 21.50 i pancernik zacumował w Faettenfjordzie. W czasie ćwiczeń o 13.30 zauważono tylko jednego rozpoznawczego *Spitfire'a*, lecącego na pułapie 6000 metrów. W ciągu całego następnego dnia zgrywano dalmierze średniej i ciężkiej artylerii. Ponadto na pokład pancernika przybył szef sztabu admirała — komandor Freiherr von Mauchenheim. Odczytał on meldunek z Dowództwa Floty — Gkdos 852 A III z 24.02.1942 o możliwości powrotnego rejsu *Tirpitza* do Kilonii.

27 luty minął pancernikowi bez żadnych wydarzeń. Natomiast 28 lutego o godzinie 12.52 zauważono pojedynczego *Spitfire'a* krążącego w namiarze 200 stopni w okolicach okrętu na pułapie 4000 metrów. Natychmiast baterie lądowe otworzyły ogień, przepędzając intruza nad morze.

1 marca w południe odbyła się pierwsza narada oficerów pancernika z nowo mianowanym Głównodowodzącym pancernikami w Norwegii, wiceadmirałem Ciliaxem, a następnego dnia od godzin południowych przeprowadzano odprawy z poszczególnymi dowódcami obszaru północnej Norwegii — komendantami: patrolowców, ścigaczy, stanowisk nadbrzeżnych artylerii i stanowisk reflektorów. Zakończono je około godziny 23.19.

Od 3 marca rozpoczęto pobieranie świeżych zapasów warzyw, w tym i zapasu ziemniaków. Operację tę przerwano jednak już następnego dnia — powodem była zapowiedziana wizyta ważnych gości: 4 marca od godziny 12.15 z wizytą na pokładzie pancernika przebywał feldmarszałek List, generał pułkownik Stumpf i generał porucznik Pellengahr. Ich pobyt zakłóciło ogłoszenie o godzinie 13.50 alarmu przeciwlotniczego. Ze wzgl ędu na rangę przebywających na *Tirpitzu* gości, na przechwycenie maszyn przeciwnika wystartowało siedem samolotów myśliwskich Me 109. Krótka wizyta dostojnych gości na pancerniku zakończyła się o godzinie 16.45. Dopiero 5 marca powrócono do załadunku zapasów warzyw. O godzinie 12.04 ponownie w namiarze 200 stopni zauważono rozpoznawczego *Spifire'a*, do którego natychmiast otworzyła ogień artyleria lądowa. Na przechwycenie wysłano z pobliskiego lotniska Me 109, który zestrzelił nieprzyjacielski samolot. Pilot brytyjskiego samolotu uratował się, skacząc na spadochronie.

SUMMARY

This *Bismarck*-class battleships monograph's first part is devoted mostly to the less known of the two, it's sister ship, the *Tirpitz*. The operational history is entirely based on source materials, including the battleship log, which we were kindly granted access to courtesy of Mr. Döringhoff of the Bundesarchiv/Militärarchiv in Freiburg. This has been supplemented by other source materials, from both state and private archives and collections scattered around the world. Even so, we do realize that certain blank spots do exist still and can be solved with the use of some hitherto unknown documents, not published before. We do sincerely hope, that such documents would surface soon, and enable us to improve this *Bismarck* and *Tirpitz* book in it's future editions.

This book wouldn't be what it is without valuable contribution from a renown German maritime historian, Mr. Siegfried Breyer. Mr. Jack Green from Washington proved as reliable as ever, supplying xeroxes of the American Naval Technological Mission to Germany files. Drawings that we got from Bundesarchiv/Militärarchiv, supplemented with documentation and yard blueprints from National Maritime Museum in Greenwich and Naval Historical Center in Washington DC, proved complete enough to enable an attempt at recreation of the *Tirpitz* plans complete with consecutive amendments during her service. This first part of the *Tirpitz* monograph is entirely devoted to the conception, design period, construction, sea trials and combat history of the battleship up to March 1942.

I. Design period

New German battleships displacing 35.000 and more tons were first designed in 1932. The F-Class battleship designed then carried eight 330-mm gun main battery and be capable of speed in excess of 30 knots. Still working on the F-Class, German Naval Higher Command ordered 380 and 406-mm naval guns to be designed.

On March 16, 1935 then Reich Chancellor, Adolf Hitler, reintroduced compulsory military service, thereby renouncing the Versailles Treaty.

This action by Germany triggered much diplomatic activity abroad, culminating in the Anglo-German Naval Armaments Treaty. Signed on June 18, 1935 in London, it enabled Germany to reach up to 35% of British naval might — it's battleship share equaling 184.000 tons displacement. After three already built *Deutschland*-class "pocket battleships" and two new, *Scharnhorst*-class ships were launched, only 83.000 tons were used, and Germany still had 101.000 tons left for new F- and G-Class battleships, then in designing.

As the Washington Treaty and First Sea Conference in London set a 35.000 tons displacement limit for battleships, German plans called for two new ships compatible with international limitations. After signing of the treaty with Great Britain, Germany had her hands untied in F- and G-Class battleship construction — as long as they're not braking the international rules.

In 1935 contracts for replacements for two old battleships, *Hannover* and *Schleswig-Holstein*, were discussed. The Naval Staff insisted on squeezing the F-Class battleship features inside the allowed 35.000 tons envelope. The F-Class were to carry main battery of eight 330-mm guns in four dual turrets and a secondary battery of dozen 150-mm guns in dual gun boxes, complemented with sixteen 105-mm DP cannons. After first calculations it was plain to see, that the new ships if armored with plates of projected thickness, will not fit the 35.000 tons limit. Decision has been made to thin the armor, and the main armor belt has been reduced to mere

320 mm. Even thus improved design did not take into consideration the power plant, likely to increase the displacement over the set limit. In the fall of 1934 the Design Bureau's proposed F-Class battleship had 35.000 tons displacement with eight 330-mm guns main artillery, AA and armor inherited form earlier D- and E-Class battleship designs, and was capable of making 30 knots.

During November 2, 1934 conference on battleship design, certain improvements were called for. The new ship should be stronger and faster than recently commissioned French battleship *Dunkerque*, making 31 knots. Equal performance has been demanded from the new German battleship, or better, to cover the likely developments in other navies during the period of waiting for both ships to be commissioned. A top speed of 33 knots, flank speed of 30 knots and cruising speed no less than 21 knots were required. Vice-admiral Guse, who headed the General Bureau, rejected that in toto, reducing the demands to 29/27/21 knots respectively.

During the next conference, on November 10, 1934, Admiral Raeder announced, that the due to current international situation the displacement can not exceed 35.000 tons. F-Class battleship hulls should also fit the German channels and locks, not mentioning docks and harbors. The whole project was analyzed from this point of view. On December 21, 1934, during next conference on F-Class battleship, upon consent of the General Bureau, and backed by Ordnance and Construction Bureaus, Admiral Raeder set forth a new set of demands for the F-Class battleship design to fulfill. The most important of these were:

A. The displacement limit can be exceeded, which would enable the ships to carry more and bigger guns.
B. Experiments would be conducted over the practicability of turbo-electric propulsion for the battleships.
C. Two parallel design would be developed: a four 330-mm double-gun turreted, turbo-electric battleship and a four 350-mm double-gun turreted steam turbine propelled one.

January 17, 1935, conference revealed, that neither the Deutsche Werke, nor the Wilhelmshaven Navy Yard had slipways long enough for the designed ships.

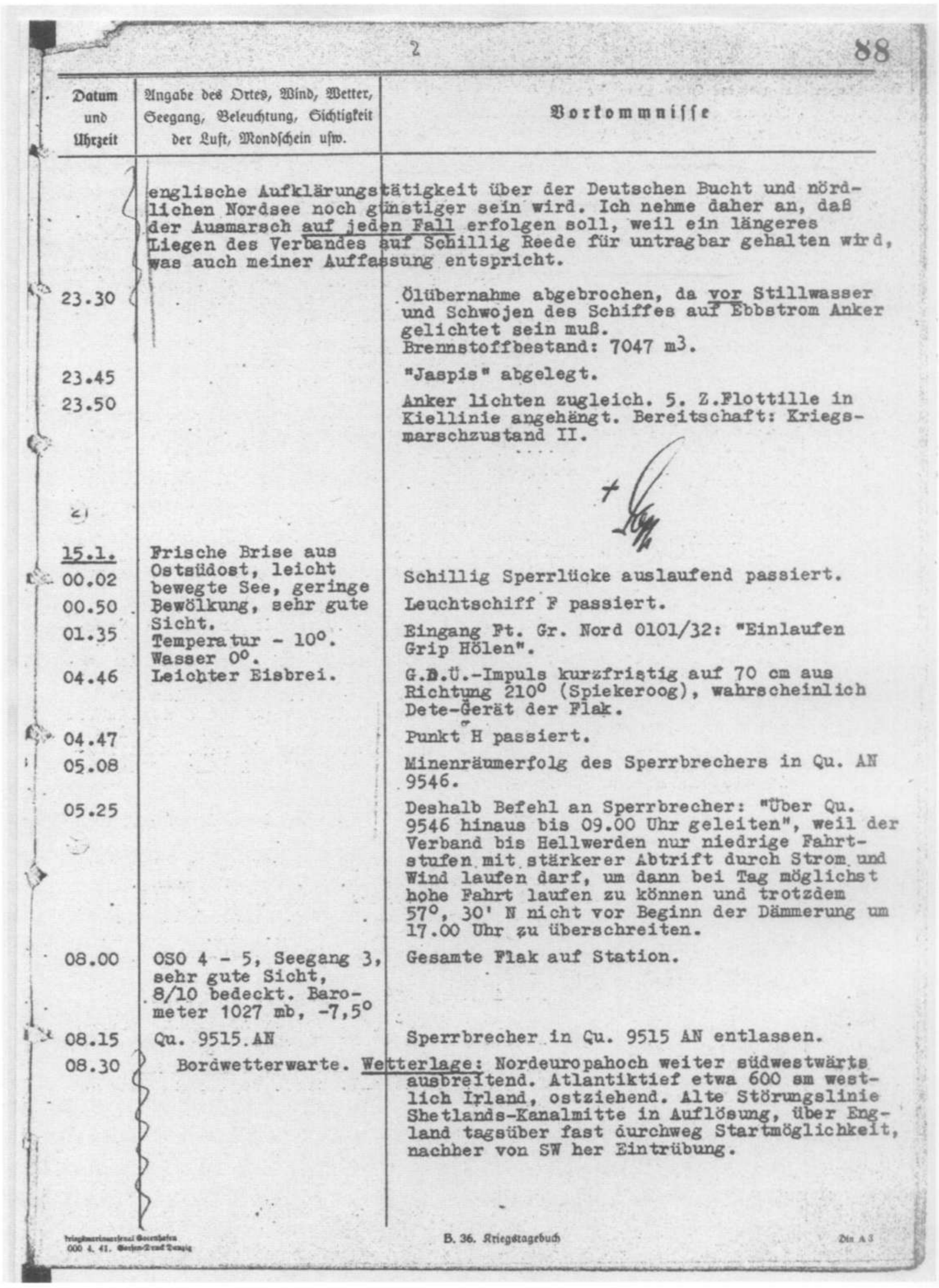
Soon consent has been given from the above to breach the displacement limit. Now the way was open to not only study the new caliber main battery, but — more important — new propulsion. A radically new turbo-electric power plant giving more than 100.000 HP for each propeller shaft, divided into three turbine groups, has been designed. Two boilers and a turbogenerator formed each power unit, propelling one propeller. Such design enabled simplification of the turbine design, and in turn, due to characteristics of the electric propulsion, enabled quick changes in direction and speed of the propeller movements. Future battleship would have much shorter propeller shafts.

Admiral Raeder kept discussing the top speed of the future battleships. On January 19, 1935 the admiral decided that the F-Class be armed with 350-mm guns and decided that it would be propelled by three steam turbine units. Raeder systematically demanded from the Construction Bureau that the displacement figure in all blueprints and documentation be kept below the 35.000 tons limit. In reality all displacements were above the limit. Full displacement was nearing 39.000 tons. Construction Bureau, leading the project along with other departments, demanded that Wilhelmshaven be taken into consideration as the main base for the battleship — meaning that she be able to negotiate the Kiel Channel. To do this, the hull could not be longer than 242 meters, nor wider than 36 meters, with a draft kept below 10 meters.

In March 1935 380-mm guns for the new ship were discussed, in anticipation of an opportunity to breach the Versaille Treaty. If armed with such guns, the displacement had to rise by additional 1500 tons, to reach 42.000–42.500 tons. The only way to avoid the rise above the 35.000 tons limit would be to severely curtail armor protection and/or speed demands. It was no way to keep the upgunned F-Class inside the Washington Treaty limit transgressed by 6000 tons. If that project be realized, though, the new ship would have troubles navigating shallow German waters. The Construction Bureau reverted to the idea of 350-mm gunned ships. A vessel displacing 41.000 tons, armed with 350-mm cannons and drafted less than 9,25 meters would fit the biggest of the Wilhelmshaven sealocks. If, however, 380-mm guns were to be used, the draft would rise to 9,40 meters and using the locks would be out of question. On the other side, smaller guns would

Fragment dziennika bojowego *Tirpitza*, w którym pod datą 15 stycznia 1942 roku zapisano rozpoczęcie operacji „Polarnacht".

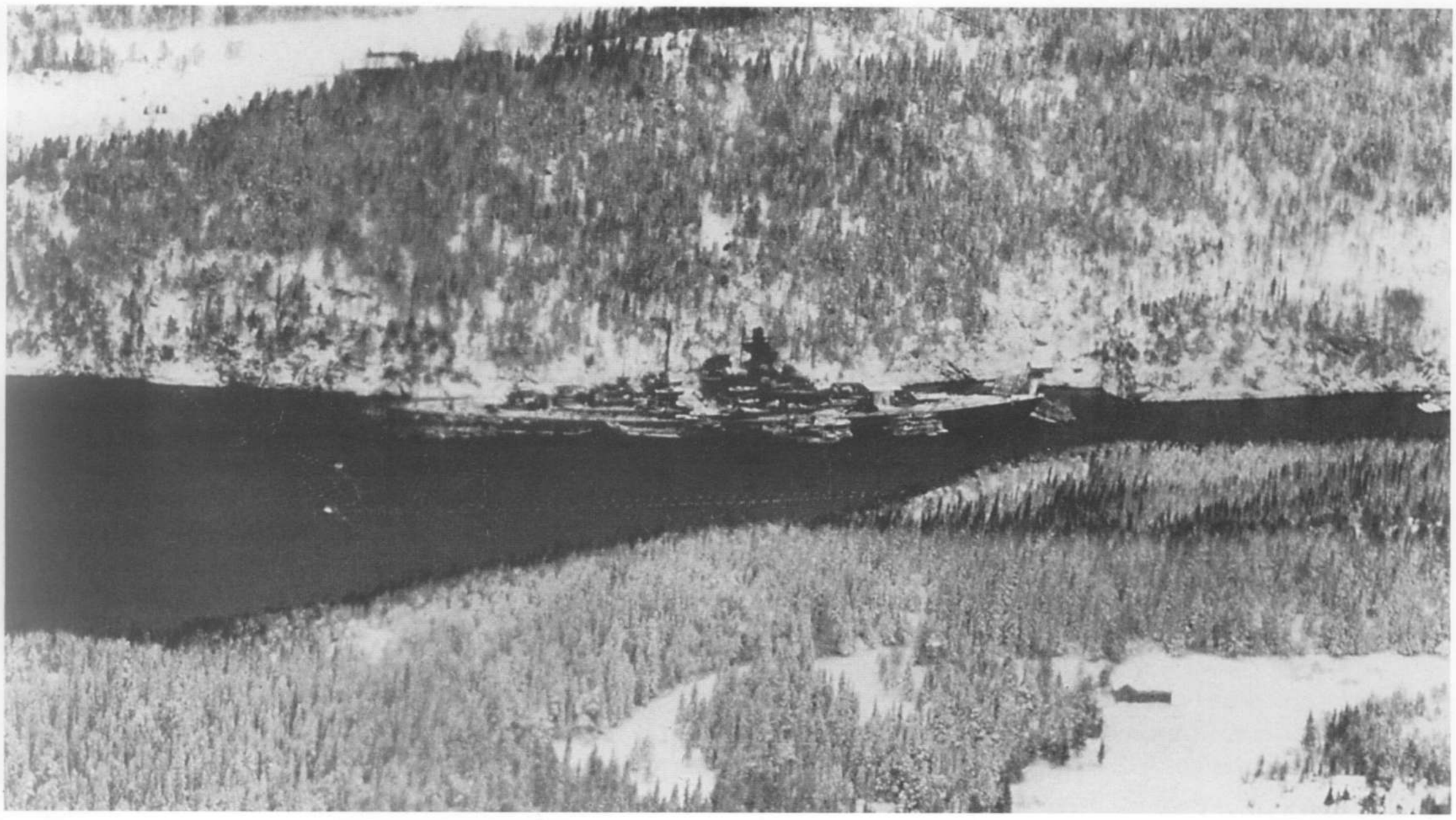
Excerpt from the *Tirpitz* logbook with a note dated January 15, 1942 on commencing the Operation "Polarnacht". *(Bundesarchiv / Militärarchiv)*



2 88

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
		englische Aufklärungstätigkeit über der Deutschen Bucht und nördlichen Nordsee noch günstiger sein wird. Ich nehme daher an, daß der Ausmarsch auf jeden Fall erfolgen soll, weil ein längeres Liegen des Verbandes auf Schillig Reede für untragbar gehalten wird, was auch meiner Auffassung entspricht.
23.30		Ölübernahme abgebrochen, da vor Stillwasser und Schwojen des Schiffes auf Ebbstrom Anker gelichtet sein muß. Brennstoffbestand: 7047 m³.
23.45		"Jaspis" abgelegt.
23.50		Anker lichten zugleich. 5. Z.Flottille in Kiellinie angehängt. Bereitschaft: Kriegsmarschzustand II.
15.1.	Frische Brise aus Ostsüdost, leicht bewegte See, geringe Bewölkung, sehr gute Sicht. Temperatur - 10°. Wasser 0°. Leichter Eisbrei.	
00.02		Schillig Sperrlücke auslaufend passiert.
00.50		Leuchtschiff F passiert.
01.35		Eingang Ft. Gr. Nord 0101/32: "Einlaufen Grip Hölen".
04.46		G.M.Ü.-Impuls kurzfristig auf 70 cm aus Richtung 210° (Spiekeroog), wahrscheinlich Dete-Gerät der Flak.
04.47		Punkt H passiert.
05.08		Minenräumerfolg des Sperrbrechers in Qu. AN 9546.
05.25		Deshalb Befehl an Sperrbrecher: "Über Qu. 9546 hinaus bis 09.00 Uhr geleiten", weil der Verband bis Hellwerden nur niedrige Fahrtstufen mit stärkerer Abtrift durch Strom und Wind laufen darf, um dann bei Tag möglichst hohe Fahrt laufen zu können und trotzdem 57°, 30' N nicht vor Beginn der Dämmerung um 17.00 Uhr zu überschreiten.
08.00	OSO 4 - 5, Seegang 3, sehr gute Sicht, 8/10 bedeckt. Barometer 1027 mb, -7,5°	Gesamte Flak auf Station.
08.15	Qu. 9515.AN	Sperrbrecher in Qu. 9515 AN entlassen.
08.30	Bordwetterwarte.	Wetterlage: Nordeuropahoch weiter südwestwärts ausbreitend. Atlantiktief etwa 600 sm westlich Irland, ostziehend. Alte Störungslinie Shetlands-Kanalmitte in Auflösung, über England tagsüber fast durchweg Startmöglichkeit, nachher von SW her Eintrübung.

B. 36. Kriegstagebuch



Po wykonaniu operacji „Polarnacht" i przebazowaniu do Norwegii. 25 stycznia 1942 roku brytyjskie rozpoznanie lotnicze zlokalizowalo pancernik *Tirpitz* w Faettenfjordzie, niewielkim fiordzie Assen niedaleko Trondheim.

Upon the realization of Operation "Polarnacht", deployment of *Tirpitz* to Norway. It was not before January 25, 1942, that the British located her in Faettenfjord, a small inlet at Assen, near Trondheim.

(IWM — C 4126)

leave the new ship outgunned by the French *Dunkerque* class battleships.

On April 1, 1935 Admiral Raeder held a conference with chief departments heads, and decided that F-Class battleships displacement be risen to 41.000 tons with eight 350-mm guns in four double turrets. First of these, Battleship F, would be ordered on April 1, 1936, from Blohm & Voss shipyard in Hamburg. Raeder hoped, that new naval armaments treaty, discussed in London at that time, would soon allow 380-mm guns to be used on new constructions. Ordnance Bureau was thus ordered to prepare for re-armament of the future battleship with bigger guns, and the Admiral demanded, that all the preparations be concluded within six months. On May 9, 1935 Raeder finally decided that — no matter what the new treaty would say — the future battleship would be armed with 380-mm guns.

On June 7, 1935, another meeting has been held, this time on future battleship propulsion. Experimental turbo-electric engines proved excellent on the passenger liner *Scharnhorst*, and the turbo-electric propulsion was again decided for the future battleships, despite it raised the displacement by 600 tons. The Construction Bureau had serious doubts about it and decided to thoroughly examine the above project. Raeder reached to a final decision on displacement and measurements problem — the only way was to let it rise, if only it gives the ship a better level of protection. All secondary battery guns were to be installed in gun boxes, and provision for the additional weight of the propulsion system made in other parts of the ship.

On August 23, 1935 the Construction Bureau produced drawings of the A–13 project calling for propulsion by three turboelectric units to the Admiral. Raeder approved it as a final solution. Details of the future battleship were perfected while the final project was being born. The problems were mostly connected with quantity and distribution of the AA armament, shape and measurements of the conning tower, bridge, and aerial equipment.

Allgemeineamt (the General Bureau) demanded that battleships be armed with sixteen 37-mm AA guns in eight double positions instead of the proposed eight single guns. Additional crew accommodation spaces were demanded, to be gained by shortening the ship's citadel. This was to reach only from turret B to C. After additional studies showed that crew berthing could be placed outside the citadel, full length of the above was reverted. That was decided on January 23, 1936. By that time barbettes were thinned to 220 mm inside the citadel, and decks protection was also reduced by 20% — from 100 to 80 mm. Ship's protection has been beefed-up by 20 mm armor applied to the double protecting deck and thicker, 95 mm, armor over the main magazines. Both ends of the citadel — frames 32 (stern) and 202.7 (bows) were also strengthened, and extended to reach the main deck. On suggestion from both Construction and Ordnance Bureaus, Raeder consented to narrow the main armor belt and reduce it's thickness to 300 mm. The Battleship F (*Bismarck*) first design has been concluded on November 16, 1935. Battleship G (*Tirpitz*) reached this stage on May 14, 1936. Admiral hoped to lay the keel for the Battleship F before June 1, 1936, as the political situation demanded her commission on October 1, 1939 instead of previously planned December 1, 1939. The Construction Bureau finally accepted turboelectric propulsion in June 1936, after Raeder consented on June 6 that existing steam turbine design be adapted to the new propulsion. In the same time, Raeder ordered new calculations and design drawings to be made and analyzed, to avoid delays that had to be overcome while building Battleships D and E. Machinery change did not reduced the overall displacement. Before that change the main armor belt was again strengthened from 300 to 320 mm. All armor plates were welded together instead of being riveted — they could have been thicker and retain the weight, as the dead weight of the rivets has been eliminated. This change enabled the 100 instead of 95 mm thick armor over the main magazines, and 120 instead of 110 mm thick sloping armor. New rolling technology introduced to the German steel mills in December enabled to build thicker main deck.

Battleship G was ordered from the Navy Yard in Wilhelmshaven on June 14, 1936. Only one slipway in that yard, No 2, has been able to house that big a ship, and that was still occupied by *Scharnhorst* being fitted out. The new ship had a much bigger displacement and troubles were expected at launching time. Many experiments were conducted, using model ships, model slipways and model of the docks around to find the most suitable angle, enabling safe launching of such a big ship in such a small basin. After *Scharhorst* was launched on October 3, 1936,

upper part of the slipway and it's foundations were rebuilt.

Battleship G has been laid on November 2, 1936 (some sources state October 24, 1936, some other January 1, 1937), with planned commission on February 1, 1940. In May 1938 Raeder held a conference with heads of all departments concerned and launching of both battleships was decided in mid-March 1939. After that there would be a fitting out period of another year and a half. Soon afterwards Hitler surprised all concerned, demanding commission of the battleships on December 1, 1940 (F) and January 1, 1941 (G). All construction schedules were to be changed accordingly, which could have resulted in mayhem. Chief designer decided that the deadlines are not so much earlier that the already decided, and that they depend on main engines being delivered on schedule.

Since mid-1940 British Prime Minister, Winston Churchill, has been warning all MPs of the oncoming menace to the Empire. He said, that according to the intelligence sources, the *Bismarck* had not been fully fitted out and made ready for seagoing operations. It would be some time, before it could be really useful in mid-Atlantic. After this time elapsed, however, and another German battleship, the *Tirpitz*, is made ready for combat, Britain would be in a real danger of losing the command of the sea with possibly disastrous results. Keeping that in mind, the British kept an ardent eye for any developments and closely monitored the fitting out of both ships. *Bismarck* commissioned within several months could have tipped the scales of the sea war towards Germany. Churchill's anxiety from early August 1940 has been reflected by an RAF planning. Bomber Command scheduled several big bombing raids against *Scharnhorst* and *Gneisenau* in Kiel, *Bismarck* in Hamburg and *Tirpitz* in Wilhelmshaven, starting in late August. The main target of the bombing campaign was of course the *Bismarck*. If the commission of the ship or her first sortie could be delayed by several months, it would buy the British some time to counter the threat. British intelligence estimates stated, that the commission of the *Tirpitz* was already some three months delayed. Their presence tied down considerable forces in Scapa Flow in the Orkneys, just in case *Bismarck* would try to sneak onto the North Atlantic. Commission of a new battleship, HMS *Prince of Wales*, has been scheduled for the latter part of March 1941. With this and sister ship, HMS *Duke of York*, together with soon to be completed HMS *Anson*, all Scapa Flow forces could be released to other threatened British dominions, principally to the Far East. British estimates pointed to late January 1941 as the latest deadline for both German battleships to be commissioned. It would take some more months, before both of them reach tactical operations ability. Bomber Command wanted to take that chance and try to damage both of them while they are still moored in their ports. German yards and naval bases occupied the top of the British strategic bombing campaign target list, with Hamburg and Wilhelmshaven taking two first places. First months of 1941 saw the climax of the British bombing campaign against the *Tirpitz*. 442 sorties were flown to Wilhelmshaven during January and February alone. The first raid took place on January 8/9, 1941, with 32 aircraft. Bomber crews reported numerous bracketings and even hits on the ship, complaining on the heavy flak. During the same raid several *Hampden* bombers were mining the Elbe to stop maritime traffic into and out of Hamburg — including of course *Bismarck*. Another raid, 96 aircraft strong, hit Wilhelmshaven on January 15. Next night 81 bombers were attacking the *Tirpitz*. Then it was a nearly two weeks' lull and again, on January 29/30 there was a raid on *Tirpitz*. 25 *Wellingtons* and 9 *Hampdens* had a difficult time, couldn't find the target and only 19 crews scattered managed to bomb the harbor. As usual several crews were detaching themselves from the main body for "gardening" — planting mines into German waterways, roadsteads and harbors. One can wonder what great effects could be expected in night bombing raids by relatively small bombing forces facing heavy flak and fighter defences. On the other hand, mines scattered at random

Na stronie obok: Poranna zbiórka załogi *Tirpitza* — po przebazowaniu na wody norweskie.

Opposite page: Morning reveille of one of the *Tirpitz* crew squads upon deployment to Norway.

(NHC — NH 71388)

into surrounding waters could possibly do a lot of damage to a deep drafted battleship, putting it out of commission for quite a long time.

Despite the intensified air raids, fitting out of the *Tirpitz* gone according to the schedule.

II. Sea trials and Baltic maneuvers period

At 1140 hours on February 25, 1941, a national ensign has been ceremonially hoisted on *Tirpitz*. Cpt. K. Kopp took command of the ship, with Cmdr. P. F. Düwel as his Executive Officer. Lt. Cmdr W. Koppe has been appointed Navigator, with Cmdr R. Weber as First Gunnery Officer, and Lt. Cmdr Eng. O. Stellmacher as Engineer Officer. 500 people took part in the commission ceremony held aboard the battleship.

After the flag has been hoisted, trials and crew training begun. Between February 28 and March 6, 1941 turbine tests (with screw shafts disconnected) were conducted. Another Bomber Command raid on Wilhelmshaven and *Tirpitz* has been staged in the night of February 28 on March 1. 116 aircraft, *Blenheims*, *Hampdens*, *Wellingtons* and *Whitleys* took part in it. The air alarm sounded late in the evening lasted till the next day. One of the British aircraft was declared missing. No bombers reached *Tirpitz*, and all the bombs missed, harmlessly falling into the sea. Turbine tests were still conducted in the Scheer basin till March 6. On March 8, 1941 a conference on convoying and navigational support of *Tirpitz*'s passage through the Kiel Channel has been held aboard the ship. Next morning the battleship, assisted by the tugs, cast the moorings and emerged out of the South Lock, heading for the Brunsbüttel Lock. During this passage, weather deteriorated so severely, that

Mapa Trondheim i okolicy z zaznaczeniem poszczególnych fiordów.

Map of Trondheim with nearby fiords.

Rysował / drawn by: T. Skwiot

the battleship had to abandon this attempt at passing the Channel. Heavy rain curtailed the visibility, making *Tirpitz* and accompanying ships to moor at the Brunsbüttel roadstead. There they stayed until March 11, where finally weather cleared enough to enable safe navigation. At 1459 hours *Tirpitz* sailed into Kaiser Wilhelm Channel. The passage was uneventful till morning of March 12, when air raid alarm was sounded and AA defense preparations were ordered. The alarm soon proved false, and the ship went underway. Whole of the day *Tirpitz* worked her way up the Channel, until she reached the Holtenau Lock at 1717 hours that evening. Next day on sunrise it hauled the anchor and set sail east, for Gotenhafen (as the German renamed Gdynia in Poland). At the Kiel Harbor roadstead two more ships, destroyer Z26 and the blockade runner *Sperrbrecher* 18, joined her. In the afternoon these were joined by another destroyer, the *Hermann Schoeman*. During this passage further engine tests were conducted. Now, for the very first time, ship's propulsion system had an opportunity to work under full load. At first, she made 26, then 29 knots. At 1330 hours the battleship moored in Gotenhafen, at the Sea Terminal. There another long period of shaking down and "on the job" training started, with numerous cruises to Danzig Bay and whole of the Baltic Sea. Between March 16 and 19 the ship was moored at the Sea Terminal. On March 20, in the evening, it put out of Gotenhafen, assisted by the tugs, and moved to the Eastern Baltic, for more engine testing during the next two days. On March 23 *Tirpitz* returned to the Danzig Bay, anchoring at 0906 hours that day in the Neufahrwasser (New Harbor) roadstead. The whole of the next day she spent there, and it was not before March 25, when she hoisted the anchor and set sail for Eastern Baltic for more crew and engines exercises. On March 26 in the evening she returned and moored at the Gotenhafen roadstead. Next day she spent in the Danzig Bay, returning to the Gotenhafen roadstead. On March 28 in the morning she set sail for the measurement mile at Neukrug (Piława), where various measurements were conducted between 1022 and 1641. Next, she returned to the New Harbor. For the next two days she stayed there, preparing for the planned maneuvers. On March 31 she finally hoists the anchor and conducts experiments with de-magnetization cables, mine-sweeping and anti-torpedo defense, and still more engine testing at the SVK (Blockade Runner Command).

April and May *Tirpitz* spent in Gotenhafen, taking part in artillery drills, surface and underwater detection drills, training evasive actions at high speed etc. In early May the training schedule has been broken to spit-polish the ship before the expected visit by the Führer. Hitler went aboard the *Tirpitz* on May 5, accompanied by Vice Admiral Lütjens and other staff officials. During this visit *Tirpitz*'s Commanding Officer, Cpt. Topp, confirmed that his ship's company is nearing the operational ability. According to him, the ship would be fully fitted out and prepared to fight within 2 to 3 months. Delays in training schedules were mostly due to delay in delivery of the radar and AA rangefinding apparatus. Kreiselgeräte company of Berlin had to send their deliveries to the *Bismarck* and *Prinz Eugen*, readied for the fateful Atlantic raid, scheduled for the late April.

During this one and only *Bismarck* combat sortie, *Tirpitz*'s CO, Cpt. Topp, closely monitored situation reports from the sister ship. The data thus obtained helped to iron out "hidden shortcomings" pointed to by that combat test. In late May *Tirpitz* sets sail for Kiel, where she at last gets all the missing fire control equipment. Sinking of the *Bismarck* and disabling of the *Gneisenau*, enabled the British to concentrate their effort on both of the remaining battleships. 14 *Whitleys* flew in the night of 28/29 May to bomb the *Tirpitz*. Bad weather enabled only three bombers to reach Kiel, no hits were obtained and one of them went missing. Frequent raids on Kiel resulted in battleship being covered with camouflage nets, and new camouflage painting applied. Next major raid has been staged in the night of 20/21 June. This time 115 aircraft (47 *Wellingtons*, 24 *Hampdens*, 20 *Whitleys*, 13 *Stirlings* and 11 *Halifaxes*) came to bomb the *Tirpitz* as their basic target. Two bombers went missing and, as previously, no hits were obtained. Between July 21 and August 1, the ship visited dry dock C of the Deutsche Werke yard in Kiel. During her stay there she has been modernized and refitted — e.g. torpedo launchers were then installed. On August 2 in the evening she left the dry dock, and has been towed to the No. 2 Wharf of the Navy Yard, where it remained moored until August 20. During whole of this period numerous AA alarms were soun-

Fragment dziennika bojowego *Tirpitza*, w którym pod datą 21 stycznia 1941 roku zaznaczono wizytę na pokładzie kontradmirała Siemensa.

Excerpt from the *Tirpitz* logbook with a note dated January 21, 1942 on a visit paid by Rear Admiral Siemens.

(Bundesarchiv / Militärarchiv)

94

Datum und Uhrzeit	Angabe des Ortes, Wind, Wetter, Seegang, Beleuchtung, Sichtigkeit der Luft, Mondschein usw.	Vorkommnisse
16.00–19.15		Admiral Nordküste, Konteradmiral Siemens, mit Seekommandant Drontheim, Freg.Kapt. d.Res. Rose, und 2 weiteren Offizieren seines Stabes an Bord.
		Admiral Nordküste hält neben der Luftgefahr auch U-Bootsgefahr im inneren Drontheimfjord für möglich. Da für "Tirpitz" keinerlei Sicherungsfahrzeuge zur Verfügung stehen, wird auch aus diesem Grund ein Fahren bei Nacht oder ein Ankern bei Tage oder Nacht nicht in Frage kommen.
		Admiral Nordküste erklärte, daß mangels geeigneter Minensuchfahrzeuge von ihm die Gewähr für minenfreie Wege in den verschiedenen in Frage kommenden Ausfahrten aus dem Trondheimfjord nicht gegeben werden kann.
		Weiterhin erklärt Admiral Nordküste es für unmöglich, beim Einlaufen in den Drontheimfjord mit ausreichender Sicherheit rechtzeitig die Küstenbatterien von dem Einlaufen eigener Streitkräfte zu unterrichten, da die Nachrichtenverbindungen außerordentlich mangelhaft sind. E.S.Austausch ist nach Ansicht des Admirals Nordküste kein sicher arbeitendes Erkennungsmittel.
		Ebenso erklärt Admiral Nordküste sich außerstande, rechtzeitig die benötigten Außenfeuer für ein Einlaufen in den Drontheimfjord anstellen zu lassen, wenn die Absicht des Einlaufens nicht wenigstens 12 Stunden vorher bekannt ist, weil die Nachrichtenverbindung für das Anstellen zuständigen Personen sehr schlecht ist und die Feuer selbst teilweise nur auf schwierigen Wegen mit Ruderbooten usw. erreichbar sind, was bei schlechtem Wetter u.U. unmöglich ist.
		Die Frage der Zuteilung von Sicherungsfahrzeugen (Torpedoboote bezw. neue M.Boote) ist dringend, da das Schiff sonst in seiner Bewegungsmöglichkeit zu sehr eingeschränkt wird.
18.00	NO 3, klare Sicht, 2/10 bedeckt, Barometer 1031,0 mb, – 11,1°.	
		Die Torpedonetzsperre, die bisher nur parallel zum Schiff verlief, ist inzwischen durch ein weiteres Netz quer hinter dem Heck durch vervollständigt worden. Nach voraus ist das Schiff durch einen Felsenvorsprung gut geschützt.
		Die Tarnmaßnahmen durch Anbringung von Inseln am Schiff zur Verwischung der Konturen, Auslegen von Tarnnetzen vom Schiff an Land und Aufstellen von Bäumen und Sträuchern auf dem Schiff selbst sind begonnen und werden voraussichtlich morgen beendet werden. Durch Luftbilder soll Wirksamkeit der Tarnung nach Abschluß untersucht werden. Die umfangreichen Tarnmaßnahmen machen Einhaltung einer 6-stündigen Bereitschaft sehr zweifelhaft.

Zu beziehen vom Amtlichen Verbandlager der Kriegsmarine J. J. Augustin in Glückstadt Auslieferungsstellen: Für Ostseebereich: in Kiel. Für Nordseebereich: in Wilhelmshaven B. 36. Kriegstagebuch. Din A 3

***Tirpitz* w fiordzie Flehke w marcu 1942 roku po przybyciu na wody norweskie.**
***Tirpitz* in Flehke Fjord, March, 1942.**

(NHC — NH 71402)

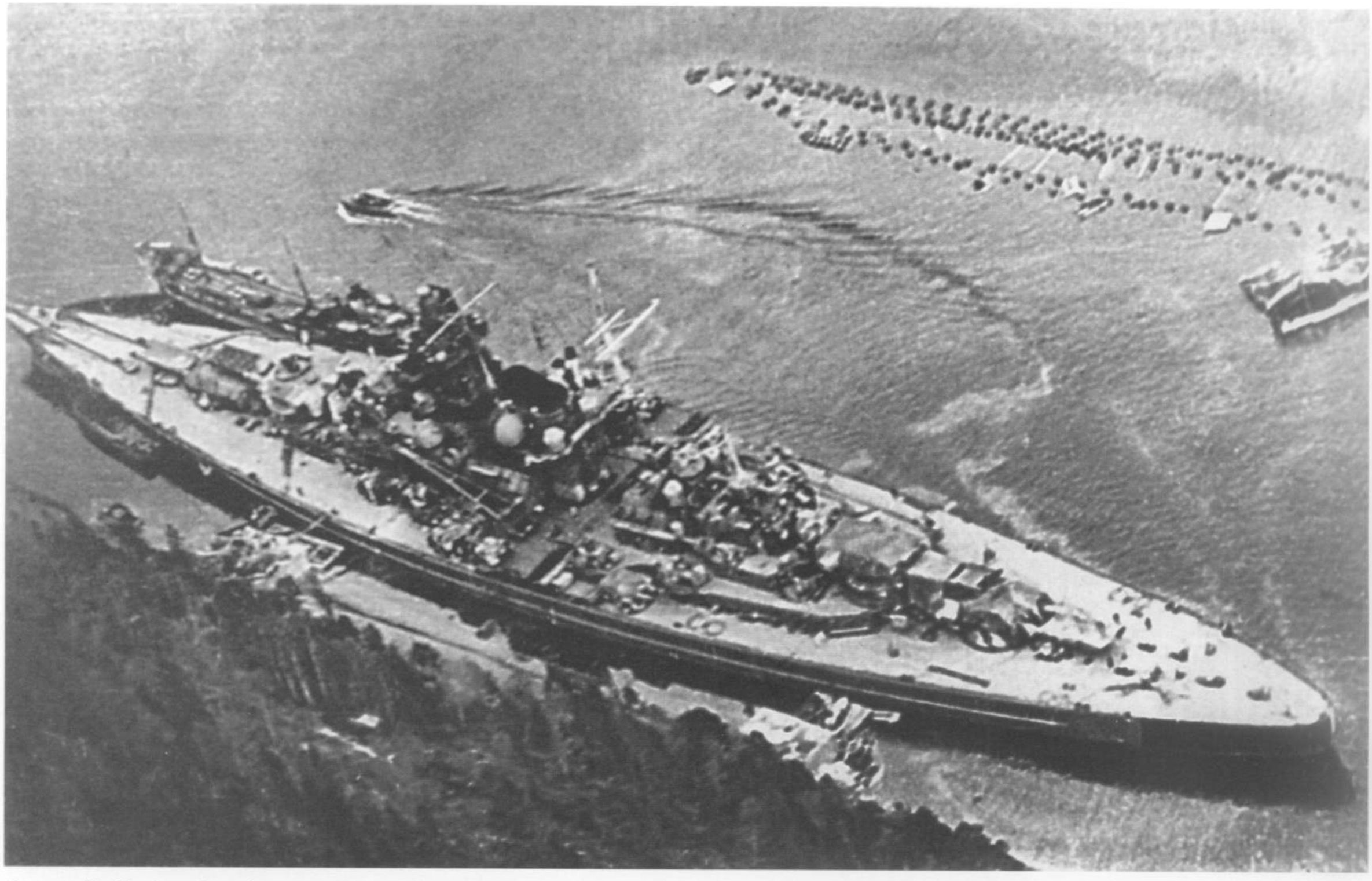
ded. On August 21 and 22 she loaded ammunition. Next few days engine tests are conducted. During first days of September aerial and various equipment exercises were continued. Lazy pace of these was breached at 2305 hours on September 7, when another air raid alert has been sounded. 40 minutes after that her searchlights, accompanying the AA artillery ones, caught on the enemy airplanes. An artillery barrage fire has been immediately opened, but the planes managed to drop three bombs in the vicinity of the ship. One of them fell 250 meters from the stern, two others exploded at starboard beam. *Tirpitz* ack-ack had a reason to jubilate, as the gunners shot down two bombers, falling behind the battleship's stern. It was not before the morning, that the all-clear has been sounded. After this lengthy period in port, on September 13, 1941 the *Tirpitz* started main and secondary batteries fire practice and optical equipment calibration, with light cruiser *Köln* as a measuring pole. On September 16 a torpedo firing practice has been held. This training schedule has been abruptly broken, when combat sortie has been ordered.

III. Baltenflotte

On September 23 *Tirpitz* set sail for the Baltenflotte North Group concentration point, accompanied by *Admiral Scheer*, light cruisers *Köln* and *Nürnberg*. Screening them were three destroyers — Z25, Z26 and Z27 — leading the group, and two torpedo boats — T8 and T11 — to the right.

On September 24, while at Föglö, German task force anchored at the entrance to Finnish Bay, blocking the Soviet fleet pasaage to neutral Sweden. Finnish liaison officer was taken aboard the *Tirpitz*. Next day, between 0930 and 1100 a staff conference has been held aboard her. *Tirpitz*, *Admiral Scheer* and Destroyer Squadron Two were to bombard the Soviet positions and ships in Leningrad harbor. Soon the situation had cleared itself, and orders were called off. Between September 21 and 23 *Stukas* of the StG2 bombarded the Soviet Baltic fleet in Kronstadt. Battleship *Petropavlovsk* (ex-*Marat*) has been sunk, battleship *Oktiabrskaia Revolutsia* and heavy cruiser *Maxim Gorki* were severly damaged. After the *Stukas* solved the problem so effectively, OKM decided to curtail the no longer needed Baltenflotte, and reduce it to a light cruiser force, so as to deny the Soviet submarines chance to damage capital ships. Flagship *Tirpitz* was to return to Gotenhafen with a torpedo boats squadron. *Admiral Scheer* sailed to Blohm & Voss yard in Hamburg for a scheduled overhaul and modernization. Torpedo Boats Squadron Three returned to Wilhelmshaven. At 1340 hours C-in-C of the Baltenflotte left the *Tirpitz*, moving his flag to light cruiser *Nürnberg*. Forty minutes later the leaving ships formed a line with *Tirpitz* followed by *Admiral Scheer* at the front. The torpedo boats were giving *Tirpitz* an ASW screen — T2 at port beam and T5 at starboard beam. Additional screen consisted of S57, S59, S60 and S61 MTBs. Circa 1 mile ahead Minesweeper Squadron One cleared the path for the ships. At 0700 hours, on September 26, the force left the Wartburg III mine field.

Shortly afterwards, at 0815 hours *Admiral Scheer* and torpedo boats detached themselves from the *Tirpitz* and her screen, T2 and T5, taking positions at battleships beams. *Tirpitz* moored at the Sea Terminal in Gotenhafen at 1720 hrs. The next day, September 27, reports were received, that the Soviet Baltic Fleet, after long period of non-activity finally took to the sea. Cpt. Topp flew an Ar–196 seaplane to Swinemünde (Świnoujście), expecting new orders from Third Fleet HQ there. No orders were issued, and on the next day the Northern Group ordered him to sail for Rügen, back to Germany. On September 29 after noon she left Gotenhafen for Rügen. Right turbine broke down during that passage. *Tirpitz* lowered anchor south of Heisternest (Jastarnia). Main battery exercises were conducted while the machine crew struggled to repair the broken turbine. This artillery practice has been filmed. With temporary fix in place *Tirpitz* returned to Gotenhafen for a yard repair. It was not before October 6, when she has been able to leave Gotenhafen, circle the Hela Peninsula and set sail for Cap Arcona. Next two weeks she stayed there, calibrating the main and secondary battery fire control apparatus and performing torpedo



Pancernik *Tirpitz* zakotwiczony w Faettenfiordzie, sfotografowany na wiosnę 1942 roku.
***Tirpitz* at anchor in Faettenfjord, spring of 1942.**

(ze zbiorów Autora / courtesy of M. Skwiot)

practice. Night fighting practice with searchlights and AA artillery were also conducted. From October 11 on *Tirpitz* was calibrating secondary battery sights, shooting at the *Hessen* target drone. On October 13 she reported at the Sassnitz roadstead, where the "Dora" main battery turret shot for calibration. On October 15 machine tests and fuel consumption measurements were conducted at the measurement mile at Arcona. Since October 16, with all sighting equipment calibrated, extensive artillery and torpedo practice begun. After she passed the torpedo exercise on October 18 with flying colors, *Tirpitz* hoisted anchor and set sail for Gotenhafen. Next day, due to a severe storm in the Western Baltic, she returned to the Sassnitz roadstead. Next days she spent in the Central Baltic. On October 23 the fleet commander, Admiral Schnewind, boarded the tender *Hela* to witness battleship's exercises in Central Baltic. On October 26 she stood anchored in Pomeranian Bay. Next day she set sail for Gotenhafen, mooring at Sea Terminal on October 27. Next two days she spent in Danzig yard, where she took onboard practice ammunition and food. On October 30, she put out of Gotenhafen for the open seas, to conduct a scheduled rangefinder practice. After passing by the *Hela* mine barrier, "Dora" and "Caesar" main battery turrets rangefinders were evaluated and artillery practice begun. Practice grenades were shot for the lack of live ammunition. After midnight she returned to Geidser Bay. Next day she get into Floating Dock C of the Deutsche Werke yard and stayed there till November 10. On that date she left the dock and moored at the Wharf 16 of the Deutsche Werke yard.

During a conference held between Hitler and Admiral Raeder on November 13, Navy C-in-C proposed that the *Tirpitz* be sent to Northern Norway, to raid the Murmansk convoy route. His proposal was approved by Hitler, providing the SKL (Seekriegsleitung) can assure the ship can get there unharmed. He demanded that *Tirpitz* under no circumstances attack the convoys escorted by aircraft carriers. The decisive factor behind that decision was an intelligence report, that the British could be planning an invasion on Norway.

In the latter part of November, from 15 till the end of the month, *Tirpitz* has been moored in Kiel yard. In December she took part in extensive training schedule in Rügen waters, often interrupted by spells of bad weather. Finally, after December 11, weather cleared and the training schedule could be continued. Visiting Third Fleet commander and BdS left her satisfied with the preparedness level shown during the exercises. Next two days she spent in Sassnitz roadstead, where live AA artillery shooting exercises were conducted.

Later she deployed to the Danzig Bay, where joint exercise with the U–Boat Squadron One were successfully conducted on December 20. Between December 21 and 31, she was moored at the Sea Terminal in Gotenhafen. On January 2, 1942, GHG gear exercise with the *Laboe* steamer, underwater surveillance training with U–17, on-sea refuelling exercise with *Heide* tanker and night artillery firing were conducted.

On January 7, the CO and exec of the battleship were discussing the orders received with the operational officer. Two days later, on January 9, a conference has been held between the CO, EO, navigator and his deputy, concerning orders received to redeploy the battleship from Gotenhafen do Trondheim in Norway. Radio transmission ordered the ship to leave on January 11 at 0800 hrs and report at Schilling roadstead no later than 1600 hrs January 13, regardless of weather conditions. There she was to wait for the further orders to move, codeword "Melone". At 0800 hrs she left Gotenhafen and set sail to the west. At 0755 hrs on January 13 she negotiated the Holtenau lock and moved up the Canal assisted by the tugs. At 1945 hrs the Brunsbüttel lock has been passed.

Next orders stated, that the battleship be ready to move to Helgoland since January 14, 1956 hrs, or to stay in 24 hrs readiness to go to the sea, on receiving the codeword "Polarnacht" (Polar Night).

IV. Operation "Polarnacht"

Two minutes after midnight on January 15 *Tirpitz* passed the mine barrier pass on Schilling roadstead. At 0135 hrs a 0101/32 message from Kampf Gruppe Nord — words "Grip Helen" — was received, ordering the ship to exercise the Operation "Polarnacht" — a redeployment for Norway. German battleship set sail for the North Sea. A quarter after eight she has been met by the destroyers screen, and the whole group assuming Battle Formation Number 1 moved on, making 19 knots. Weather reports from the English coast were monitored, as the weather

forecast predicted favorable conditions for the British air attacks. At 7.55 PM sonar picked up loud screws in bearing 90 degrees, confirmed by a night rangefinder EM3, sighting a target in the same direction. Cpt. Topp, the CO, changed course to evade. Soon the battleship neared Stavanger, and enemy air action was no longer an option. At 0532 hrs on January 16, she changed course and laid towards Trondheim. At 1125 hrs another course change has been made and she entered the Grip Helen — Trondheim's roadstead. At 1745 hrs the ship has been moored for good in Faettenfjord. Next day an oiler was expected, so the torpedo nets were not set for the night. The ship has been camouflaged to blend in with the peninsula, and the mass of snow and ice, cumulated during the passage were not removed for additional camouflage.

The British realised of the redeployment through the Ultra decript. An aerial reconnaissance could not find her in the fjord. Her deployment for Norway posed a severe threat for the British. Churchill ordered her destroyed no matter what cost. As the ship has been finally localised, anchored 46 miles from shore, the only way to eliminate her was to bomb her from the air. On January 19 preparations were underway on the ship to steam for the Lofjord. At 1315 hrs she dropped anchor at the new station, in Lofjord, together with the Destroyer Squadron Five, her screen. In the evening, at 1945 hrs, an OKM G1913 report has been received, warning of the aerial recce report eavesdropped on by the German intelligence. It said "Main Object, site: Trondheim roadstead, ID hindered". Further recce flights were to be expected. On January 20 in the morning she has been repositioned within the fjord.

Battle exercises were planned for January 21, but thick ice cover in Steinkjer Bay hindered the movement. At 1300 hrs she was ordered by radio to steam for the Faettenfjord again, as the mooring in Lofjord has been rendered impossible by massed ice. She reached Faettenfjord in the afternoon and moored there. Next day at 1800 hrs torpedo nets were placed around her. In the same time camouflaging begun to blend her in with the shore. Good results were confirmed by German flying boats flying sorties to check the position of the ship. On January 25, at 1640 hrs the B–Dienst received another British report: "Battleship being camouflaged in Aasfjord". The battleship has been already camouflaged and anchored near the cliff, which shielded her from the air attack from south-west. Shore forests helped to blend her in with the shore line. Several trees has been "planted" aboard to supplement camouflage.

First bombing raid aimed at *Tirpitz* in Norway has been conducted in the night of January 29/30, 1942. Seven Short *Stirling* heavies of the 15 Squadron and 9 *Halifaxes* of the 76 Squadron were sent to attack her. At 0612 hrs on January 30 the air defense alarm has been sounded in Trondheim. Between 0657 and 0742 six four-motor bombers were sighted and tracked approaching the Trondheim fjords from south and west, focusing on Aasfjord. AA batteries in Trondheim and Aasfjord opened fire. No hits were observed from the battleship. No bombs were also spotted. At 0707 hrs one of the bombers flew directly over the camouflaged stern of the battleship, at 200 meters. Further two flew even lower at 0715 hrs. One of the *Halifaxes* went missing during the raid, no damage has been made.

Fuel condition of the German Navy in Norway was very disappointing these days, acute fuel shortages were reported, making heavy ships — including *Tirpitz* — operations impossible. Action against the convoy PQ8, planned for the late January had to be cancelled for that reason. During February 1 to 4, the battleship stayed in Faettenfjord and nothing important, save for the air alarms, happened. The ship has been further camouflaged. On February 12 in the evening, the B–Dienst warned against a torpedo bomber raid on *Tirpitz* "soon to be staged". On February 19 starting from 0930 hrs, air target acquisition exercise has been staged in Trondheimfjord with aerial reconnaissance ship *Max Stinsky*.

During the latter half of February, operation "Cerberus" has been successfully conducted — battleships *Scharnhorst*, *Gneisenau* and heavy cruiser *Prinz Eugen*, slipped under the very nose of the British, through the English Channel. After they reached their ports, *Admiral Scheer* and *Prinz Eugen* were to be redeployed for Norway. This time, after so many blunders, the British has been determined to keep an watchful eye over the German capital ships and extensive aerial recce has been conducted over their ports. If the *Prinz Eugen* joined the *Tirpitz* in Norway,

Załącznik do dziennika bojowego *Tirpitza* z dnia 5 lutego 1942 roku, w którym zalecono pilne wykonanie kamuflażu okrętu.

A note appended to the *Tirpitz* logbook, dated February 5, 1942, urgently ordering the ship to camouflage.

(Bundesarchiv / Militärarchiv)

Anlage zu Adm. Norweg. Nordküste B.Nr.: Gkdos. 213 7/2.42 107

Anlage 6 zu Admiral Norwegen g. Kdos 113815
20.3.42
Anlage zu Gruppe Nord
Gach-Pr. Gkdos. 13341

Admiral
norwegische Nordküste
B.Nr. B.

Drontheim, den 5. Februar 1942.

Geheime Kommandosache!

M.

Betr.: Bericht über Durchführung der Tarnmassnahmen.

Am 14.I. 22^{00} Uhr wurde ich von Admiral Nordküste verständigt, dass am folgenden Mittag 2 Schlepper kommen würden, um die fertiggestellten Flosse abzuholen. 7 Flosse wurden am Nachmittag des 15.I. zum Faettenfjord geschleppt. Am Abend suchte ich die Herren Kpt. Homeyer und Kptlt. Nicolai auf und erfuhr dort, dass vom 16. I. ab mit dem Einlaufen eines grösseren Schiffes zu rechnen sei. Ich solle die Tarnung vorbereiten. Ich machte darauf aufmerksam, dass bei der erstmaligen Durchführung sicher mit einer Dauer von 2 - 3 Tagen zu rechnen sei.

Am 16. I. waren 30 Norweger mit dem Schlagen und Herbeischaffen von Tannenästen beschäftigt. Diese Arbeit konnte nicht vorher durchgeführt werden, da bei evtl. starken Schnellfall ein Absinken der Flösse zu befürchten war. Am 17. und 18.I. wurde ein Drahtseil von ca. 300 m Länge an Ufer parallel zum Schiff gespannt, dass zur Befestigung von Maschendraht zwischen Schiff und Land bestimmt war. Alle z.Vfg. stehenden L.K.W. waren zum Herbeischaffen von Tarnmaterial (Maschendrahtrollen) eingesetzt.

Am 18.I. meldete ich mich nach diesen Vorarbeiten beim Kommandanten. Ich teilte ihm den Stand der Arbeiten mit und erwähnte hierbei, dass eine Beschleunigung der Arbeiten nicht möglich gewesen sei, weil von Seiten des Reichskommissars den Bauleitungen keine Druckmittel in die Hand gegeben seien, auf das Arbeitstempo und die Leistung der Norweger positiv einzuwirken. Diese Tatsache sowie die

- 2 -

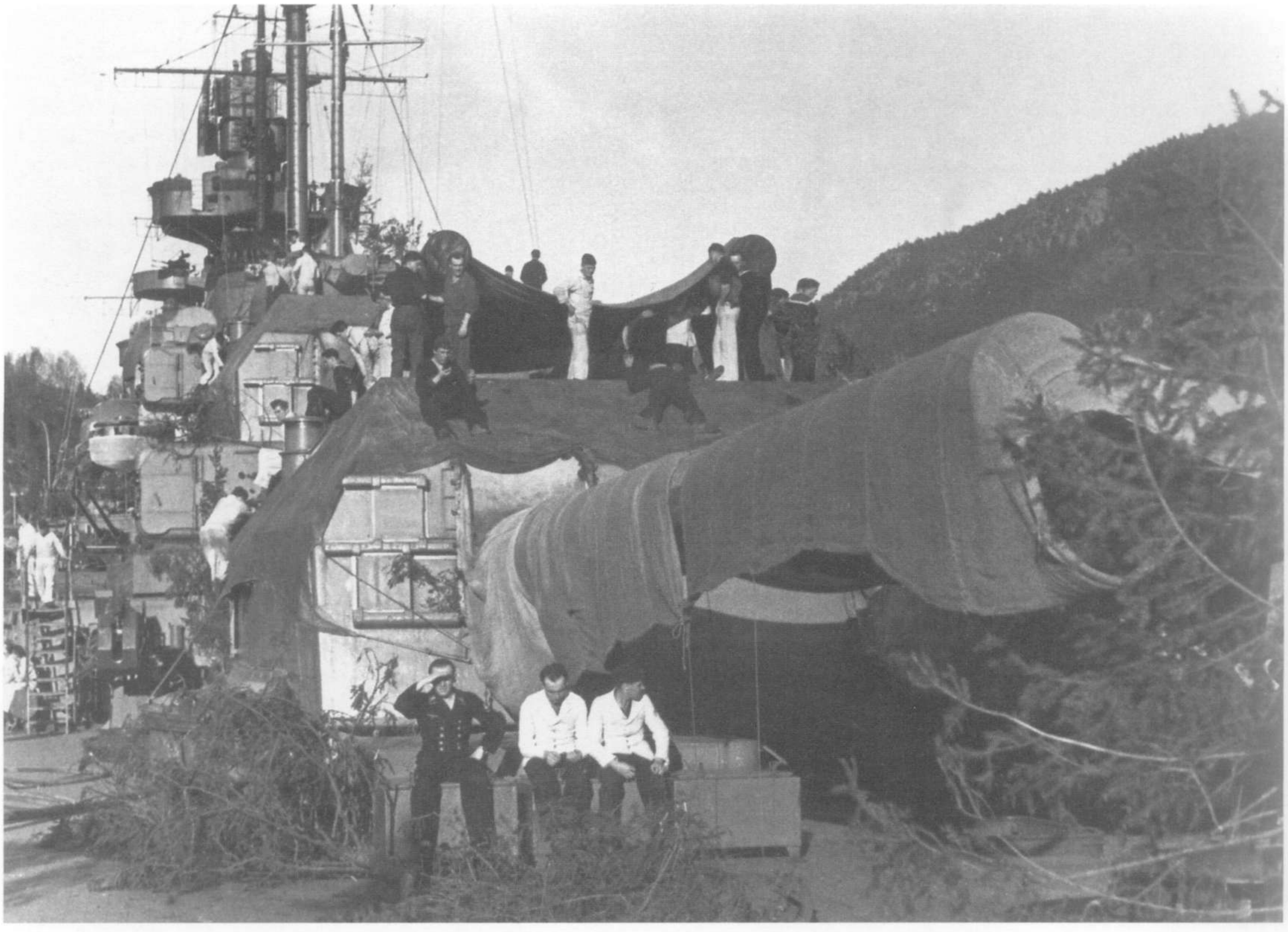
Anlage 4 zu 1.Skl 10006/42 g.Kdos.

a strong and modern battle group will threaten the Arctic convoy route. Not even a year passed since *Bismarck* and *Prinz Eugen* beat the living daylights out of the *Hood* and whole of the British main fleet had to be deployed to find and sink one German battleship. *Prinz Eugen* battle experiences from the Atlantic raid would have been of great help for the greenhorn *Tirpitz*. Redeployment of the battle-hardened *Admiral Hipper* and *Admiral Scheer* for Norway would have the whole of the Scapa Flow force again tied up to counter the threat. Furthermore, the *Tirpitz* has been alerted to sail on February 21, at 1700 hrs to meet the the German battlecruisers and give them cover, should the British try to check their move. At 0919 on February 21 the Kampf Gruppe Nord reported that aerial recce found the *King George V*'s and *Renown*'s berthings, as well as one cruiser's and nine destroyers' empty. No reports were received from Firth of Forth and Moray. The Destroyers Squadron Five and the Torpedo Boats Squadron Five were alerted and sortied to screen the *Tirpitz*. Soon two enemy battleships, three cruisers and unknown number of destroyers were reported in AN 6368, heading north. At 1430 hrs an order came from Germany, forbading any naval action without the OKM implicit order. At 1715 hrs a report from BdS came, stating both ships started their journey fully blacked-out. Another order had *Tirpitz* resume her journey as soon as dawn approaches, heading towards Bergen taking fjord as a cover. After the night fell, she was to make it back for Trondheim. On February 22 a radio dispatch on aerial recce conducted at 0830 hrs from KG Nord to the BdS has been received. According to this report, enemy force has been sighted in AN 3131, consisting of two battleships and three destroyers. At 1145 hrs the *Tirpitz* CO has been ordered to make the ship and torpedo boats ready for action at any time. At 1700 hrs was ready to leave port and waited for the order to move. At 0500 hrs the next morning *Tirpitz* gone to full combat alert and left the port. At 0800 hrs she entered AF 8330. Twenty minutes later report has been received on sighting one battleship, one cruiser and three destroyers in AF 8268, heading due North at 11 knots. This heading clearly indicated that enemy force was making it back for Scapa Flow. At 0959 hrs *Tirpitz* reported to the KG Nord, that she returns for Trondheim. During that return leg, at 1026 hrs a report has been received on *Prinz Eugen* being torpedoed by an enemy submarine (HMS *Trident*). The single torpedo hit the cruiser's stern, knocking her steering gear out and causing extensive damage to her stern section, including almost complete falling out of over 10 meters of the extreme stern of the ship. Fortunately the machines and propellers were intact and she was able to continue the journey to Trondheim, where she entered in the evening. At 1302 hrs *Tirpitz* moored at Trondheim, conducting radio and radar search. Soon afterwards the *Admiral Scheer* entered Lofjord, at 1345 hrs. *Prinz Eugen* limped there at 2350 hrs. On February 24, at 1530 hrs a flag for the new battleships commander (BdS), Vice Admiral Ciliax, has been hoisted over *Tirpitz*, preceding the boarding of Admiral himself by a quarter. On February 25, since 0930 hrs radar calibration has been conducted in the Trondheimfjord. Next day main and secondary batteries rangefinders were calibrated. Admiral Ciliax's chief of staff, Cpt. Freiherr von Mauchenheim boarded the ship. he carried with himself a dispatch from the Fleet Commander on possible return journey to Kiel. On March 1, 1942 first conference between all ships COs and their new BdS, Vice Admiral Ciliax, took place. Next day since noon conferences were held with minor forces (patrol craft, MTBs, shore artillery, searchlights batteries) commanders from all of the northern Norway. On March 4, since 1215 hrs, Field Marshal List, Lieutenant General Stumpf and Major General Pellengahr were visiting the battleship.

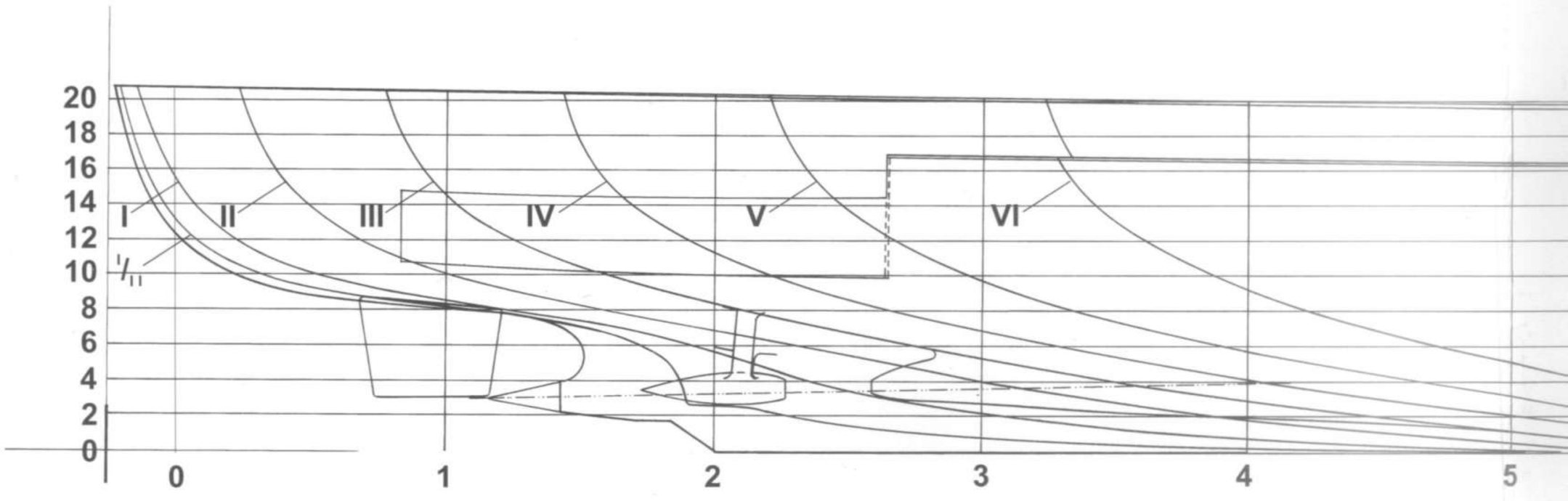
***Tirpitz* zakotwiczony w fiordzie Faetten wiosną 1942 roku. Pancernik pokryty jest nowym kamuflażem, zbliżonym kolorystycznie do wybrzeża klifowego, przy którym stacjonował.**

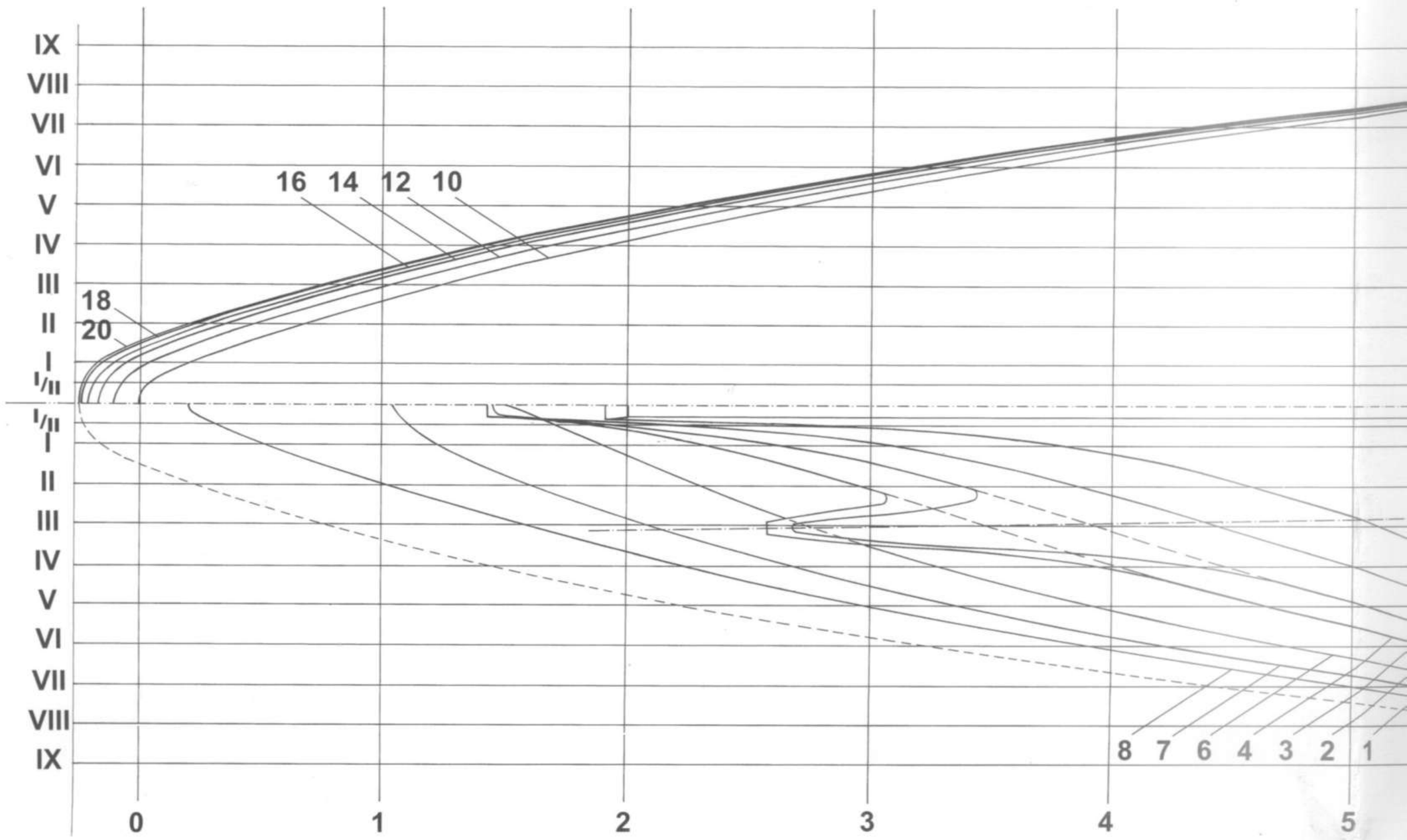
***Tirpitz* anchored in Faettenfjord, spring of 1942, sporting new camouflage scheme, blending her into the cliffs behind her.**

(NHC — NH 71395)

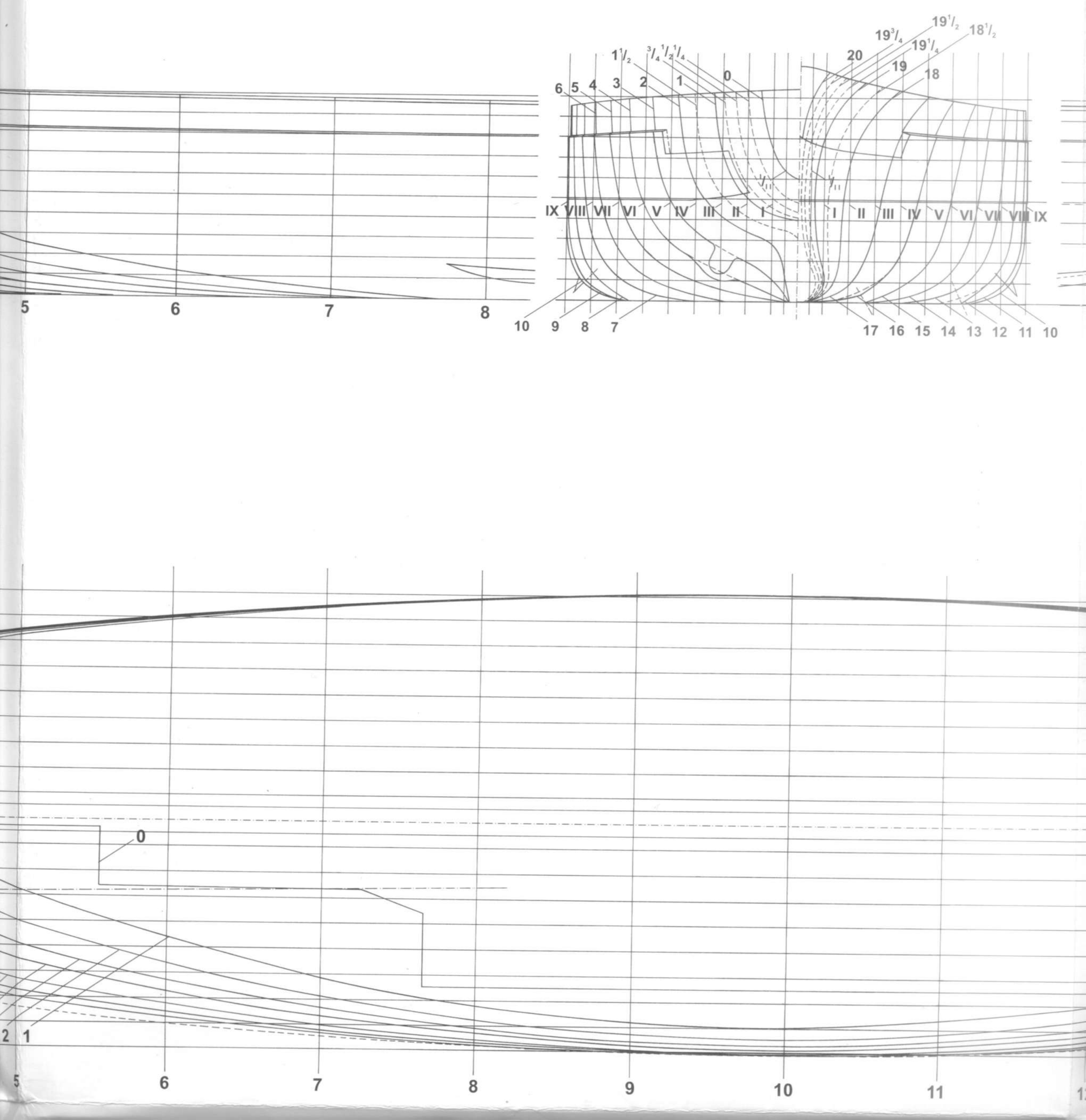


LINIE TEORETYCZNE / *BODY PLAN*

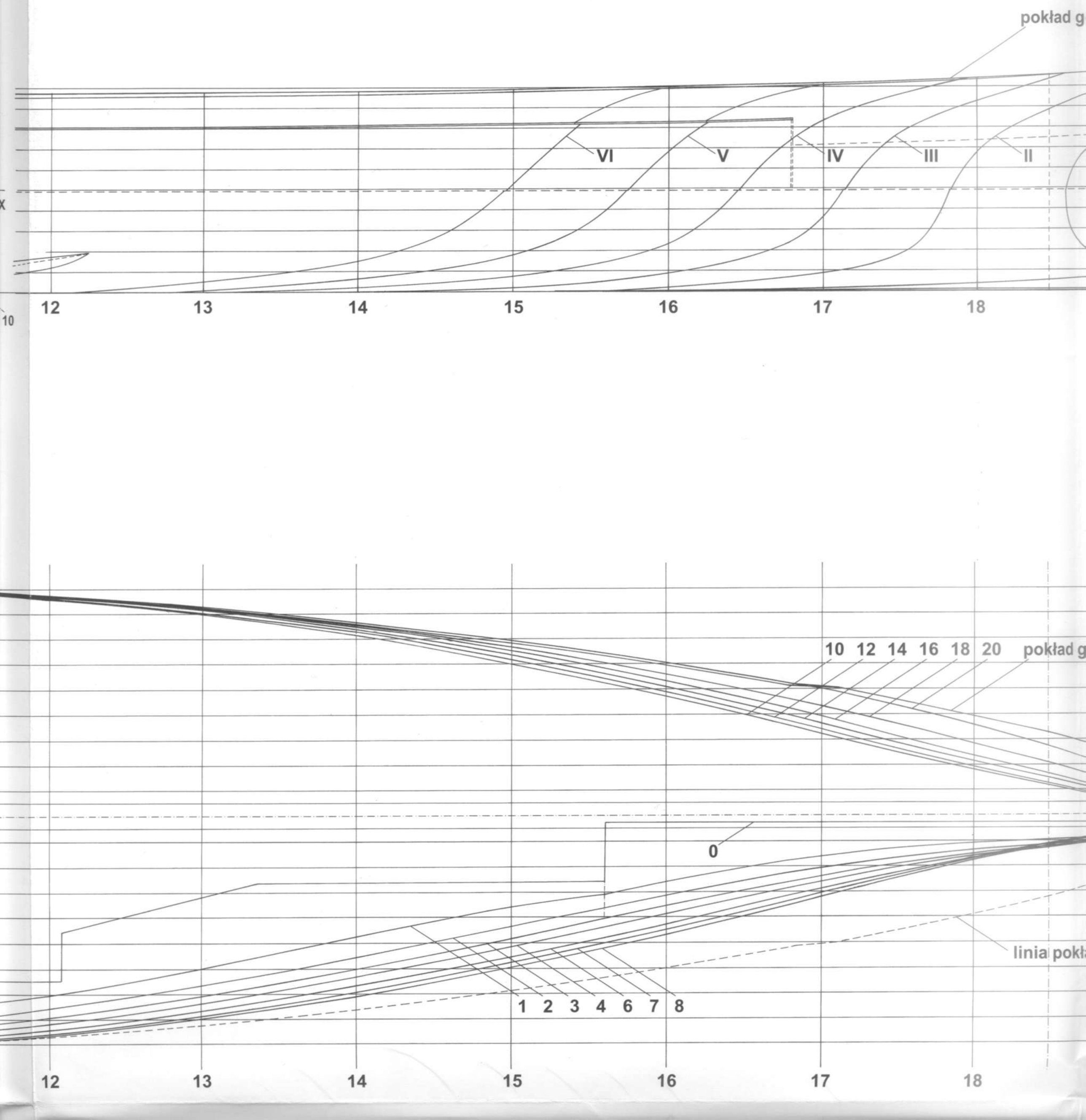




PANCERNIK *TIRPITZ* / BATTLE

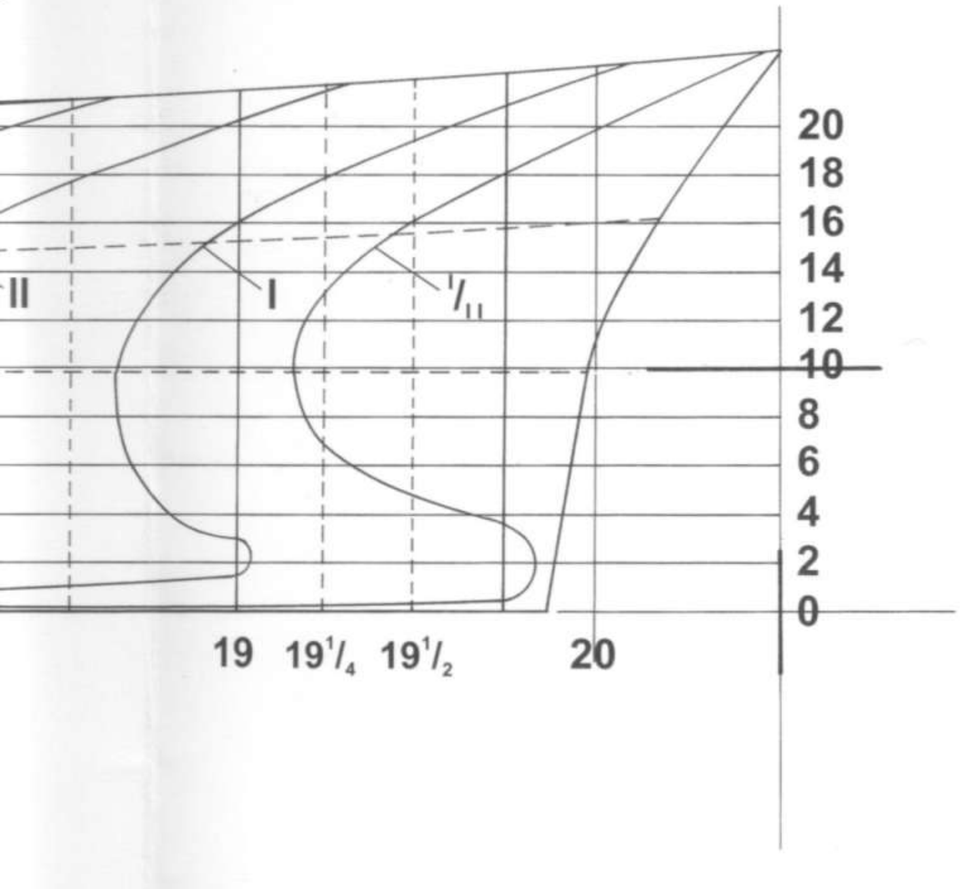


LESHIP *TIRPITZ*

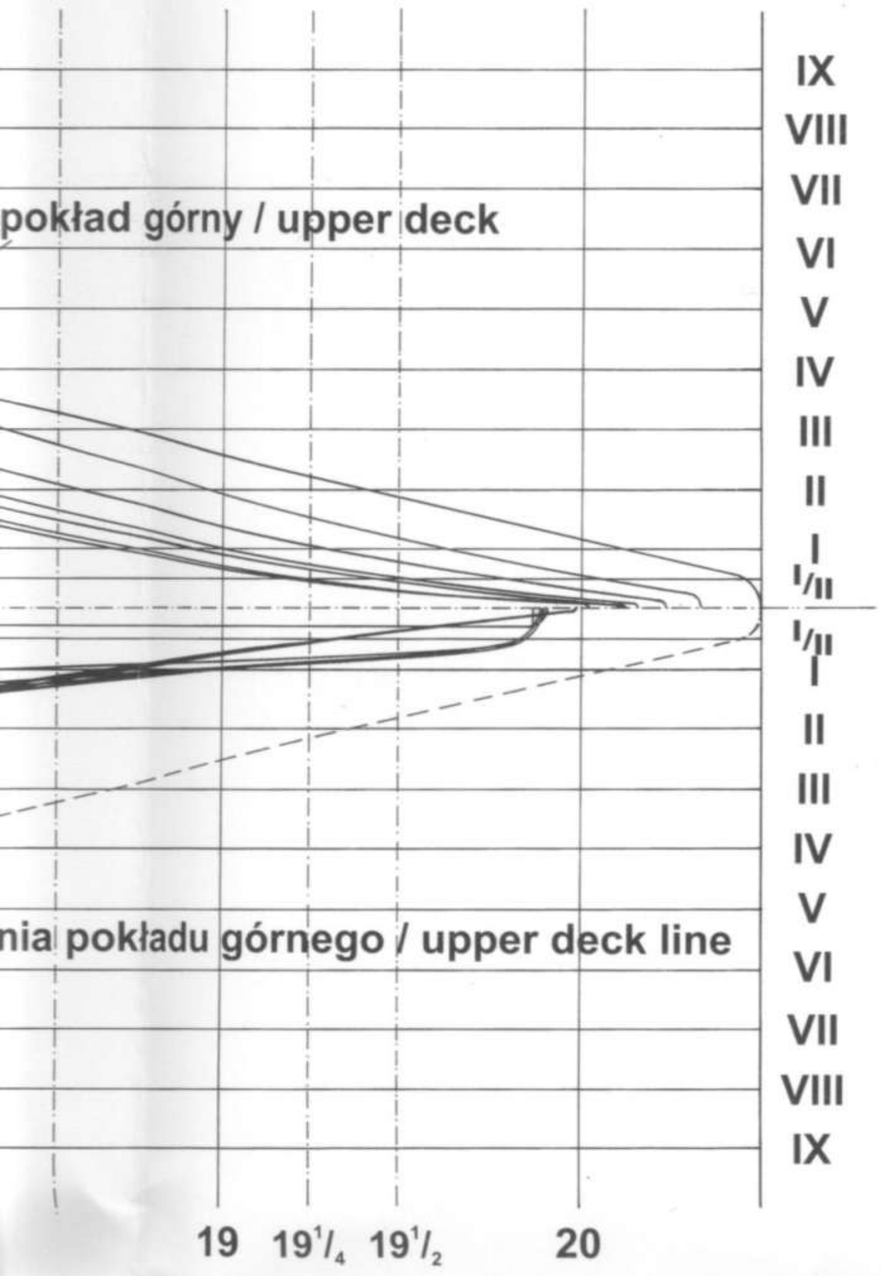


ARKUSZ 1 / SCHEET 1

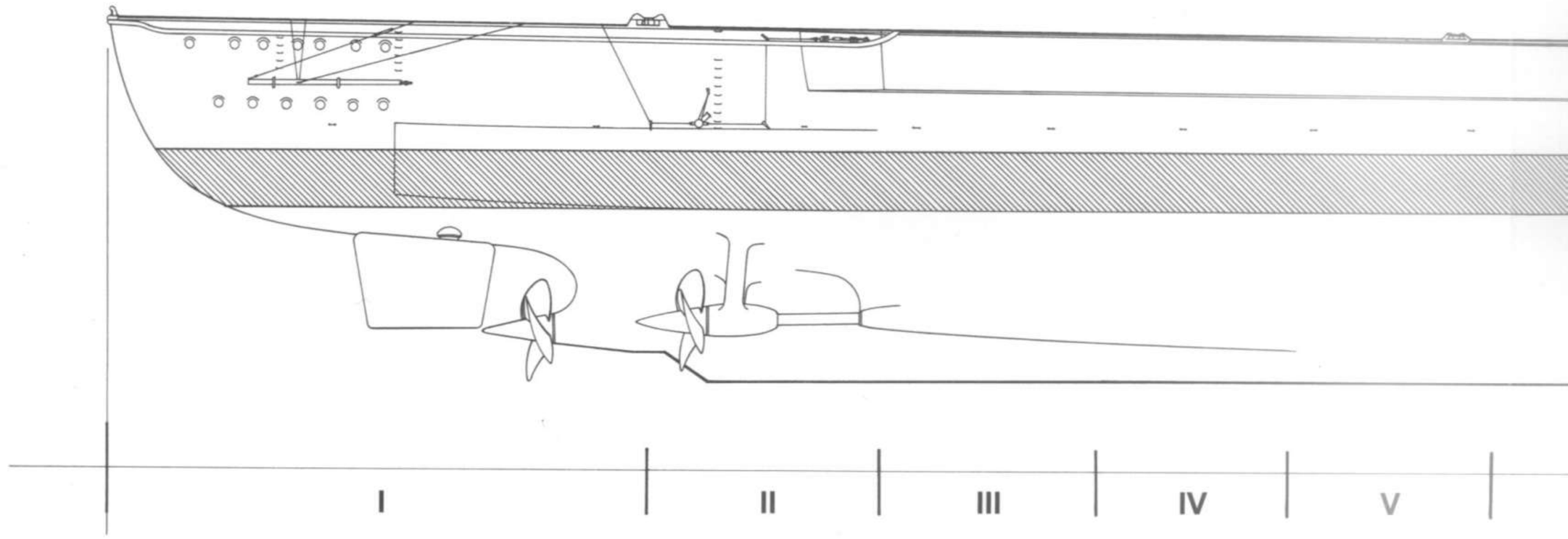
skala 1 : 400 *scale*



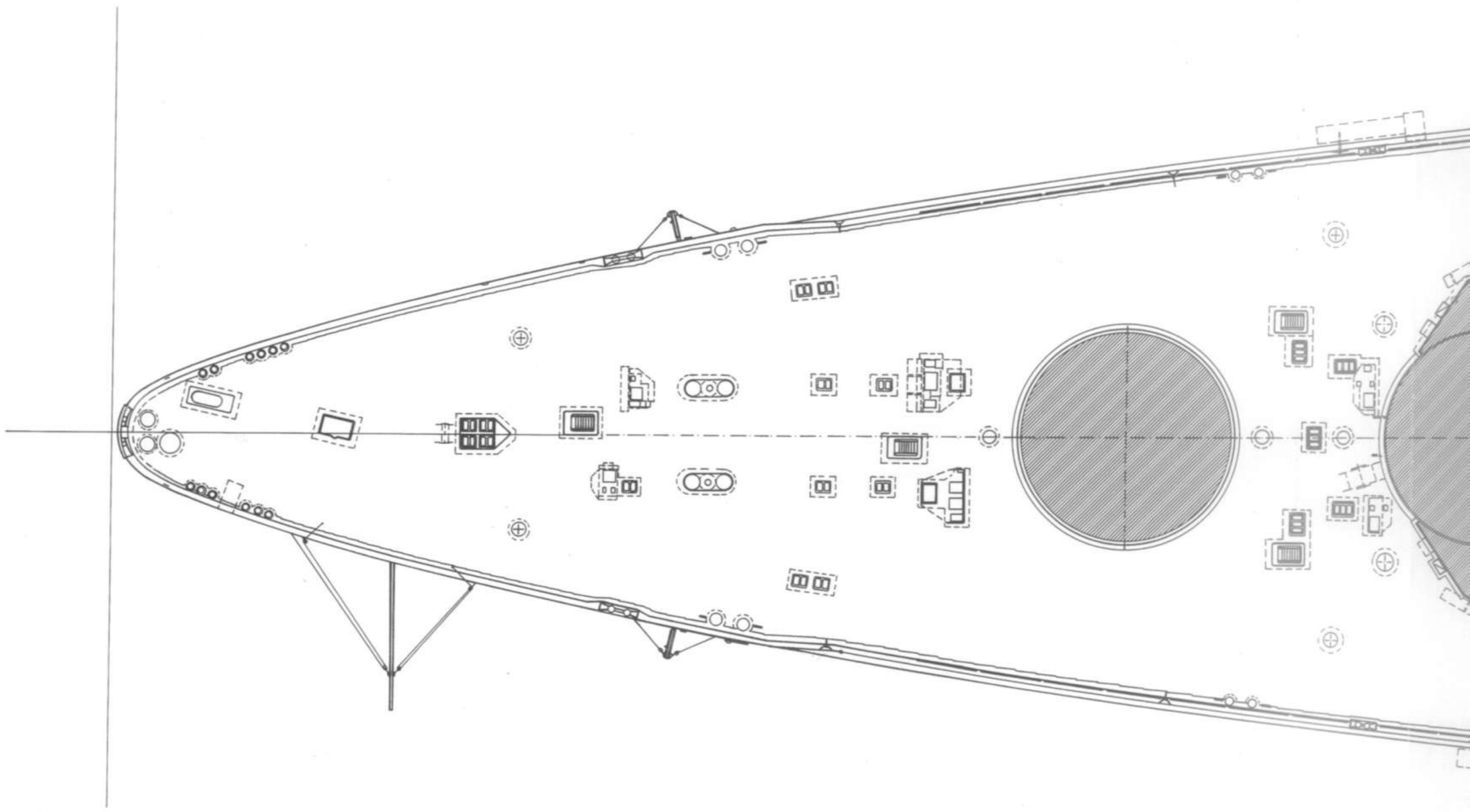
skala 1 : 400 *scale*



KADŁUB PANCERNIKA / *HULL*



Widok kadłuba pancernika z boku, po wodowaniu / *Hu*



Widok pokładu głównego z góry (po modernizacji) / *Ma*

5 6 7 8 9 10 11

VI VII VIII IX X XI XII XIII

/ Hull side view after launch

/ Main deck top view after modernization

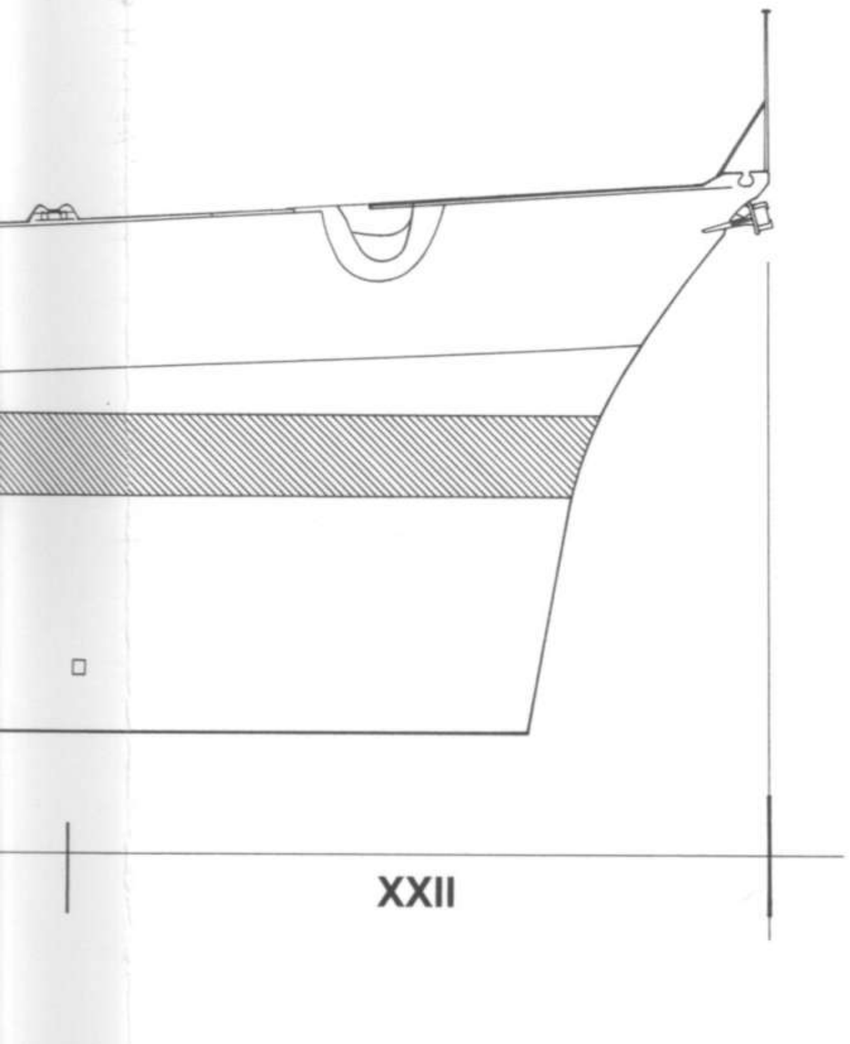
12 13 14 15 16 17 18

XIV XV XVI XVII XVIII XIX XX XXI

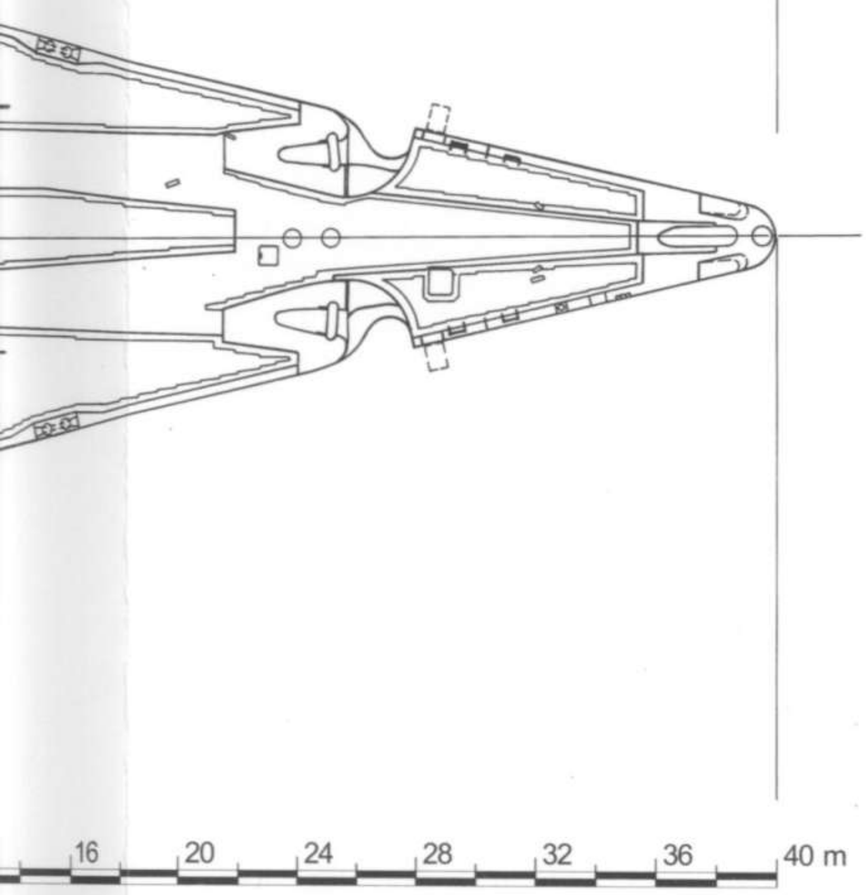
0 4 8 12 16

19 19¼ 19½ 20

skala 1 : 400 *scale*



skala 1 : 400 *scale*



Materiały źródłowe / *Sources*:

- Bundesarchiv / Militärarchiv - Tirpitz RM 25/4
- NMM Greenwich - NPD 0440, NPD 0439
- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot archive*

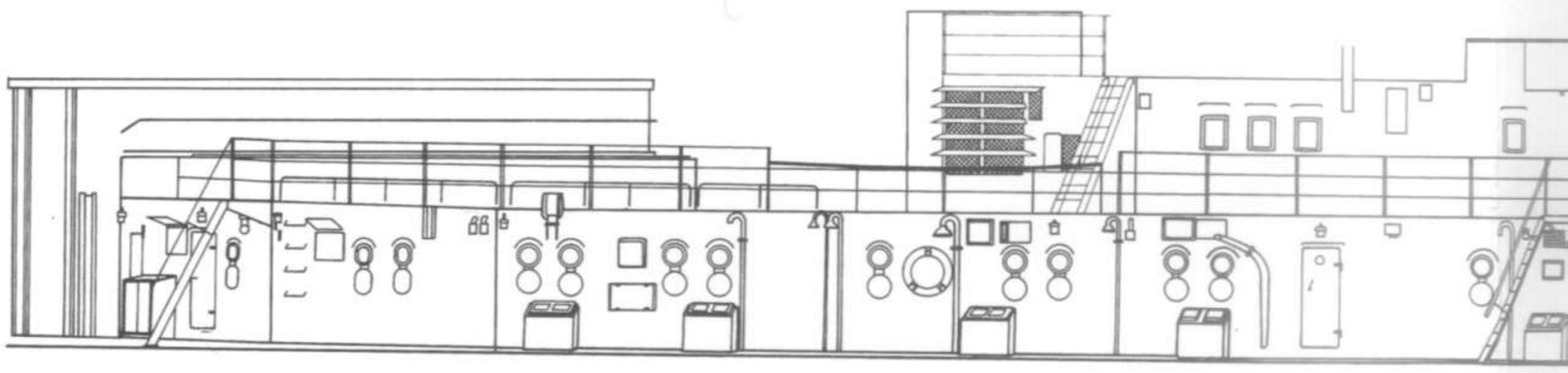
© Mirosław Skwiot

NADBUDÓWKA GŁÓWNA - P

A

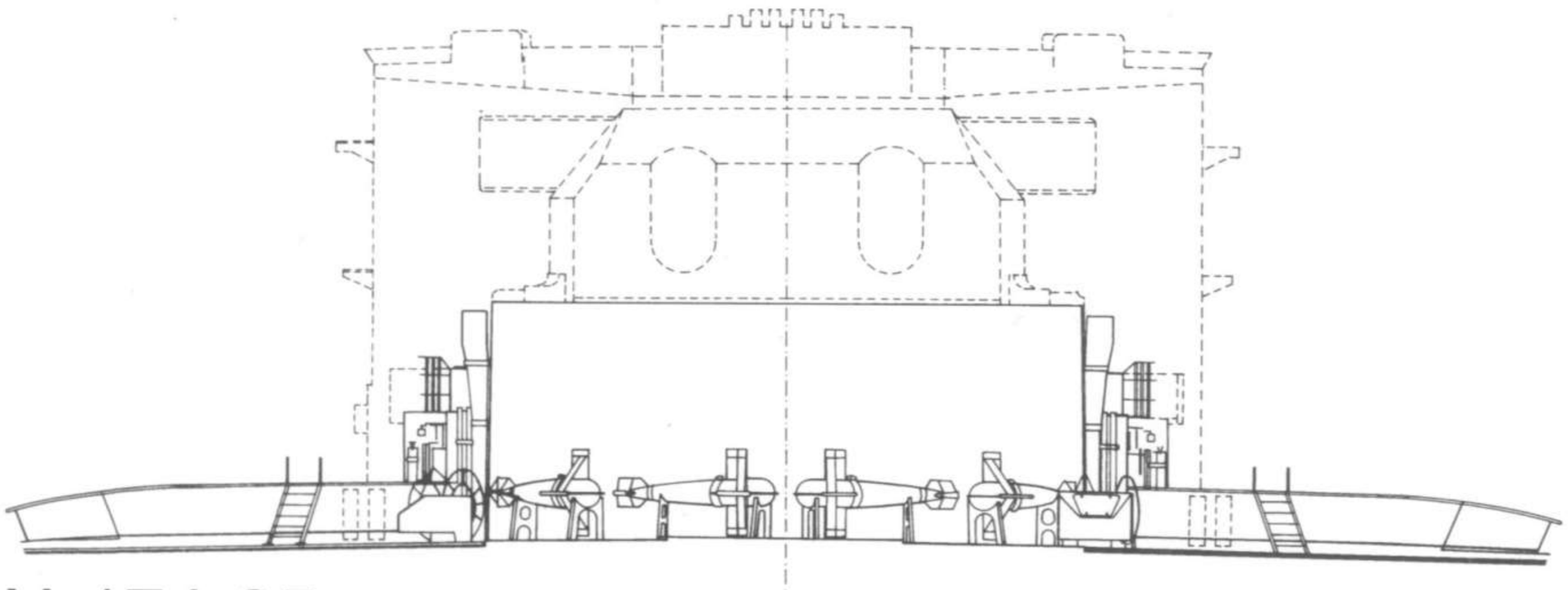
B

Widok prawej burty / *Starboard side view*



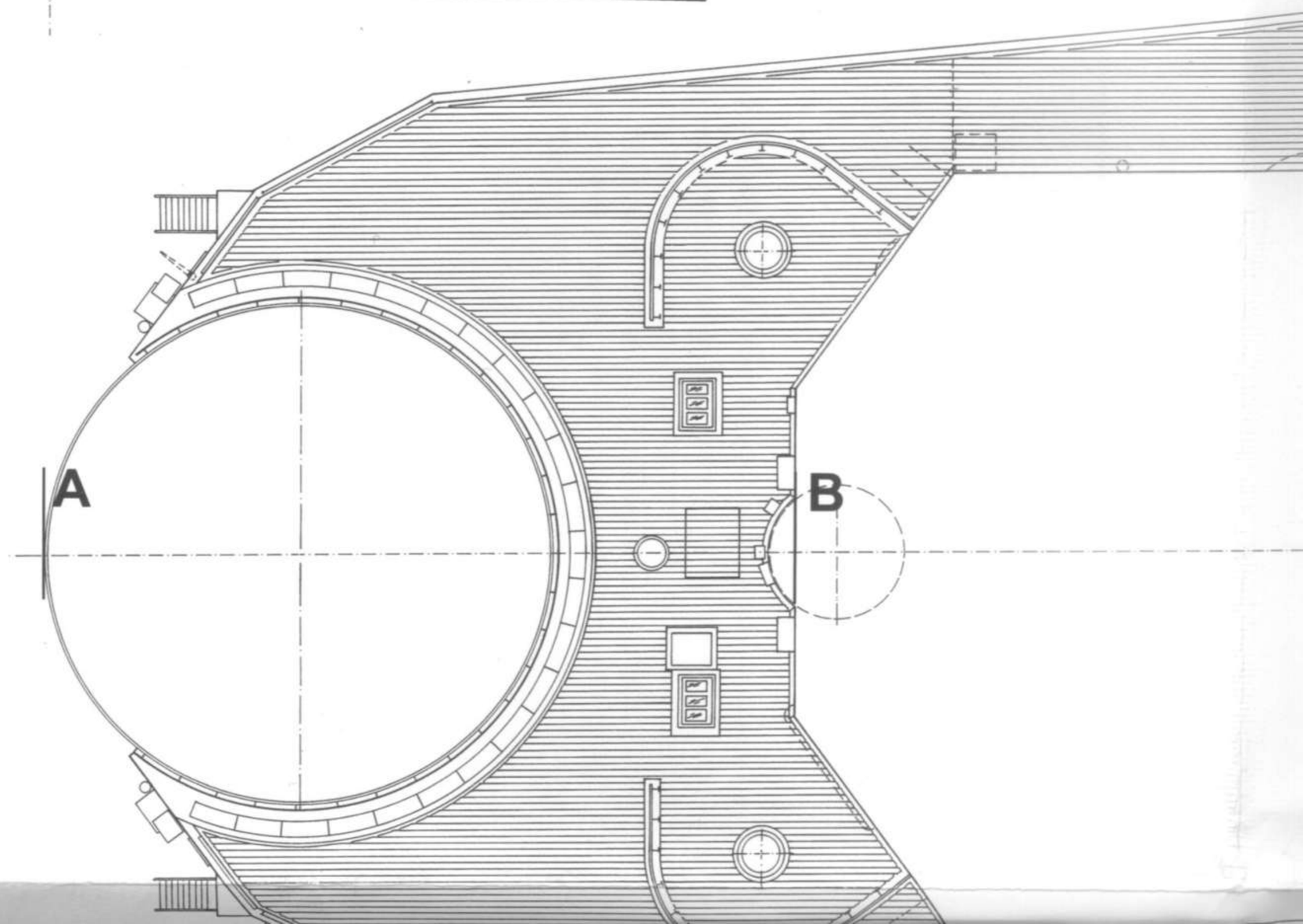
A

B



Widok z góry / T

N-174-35

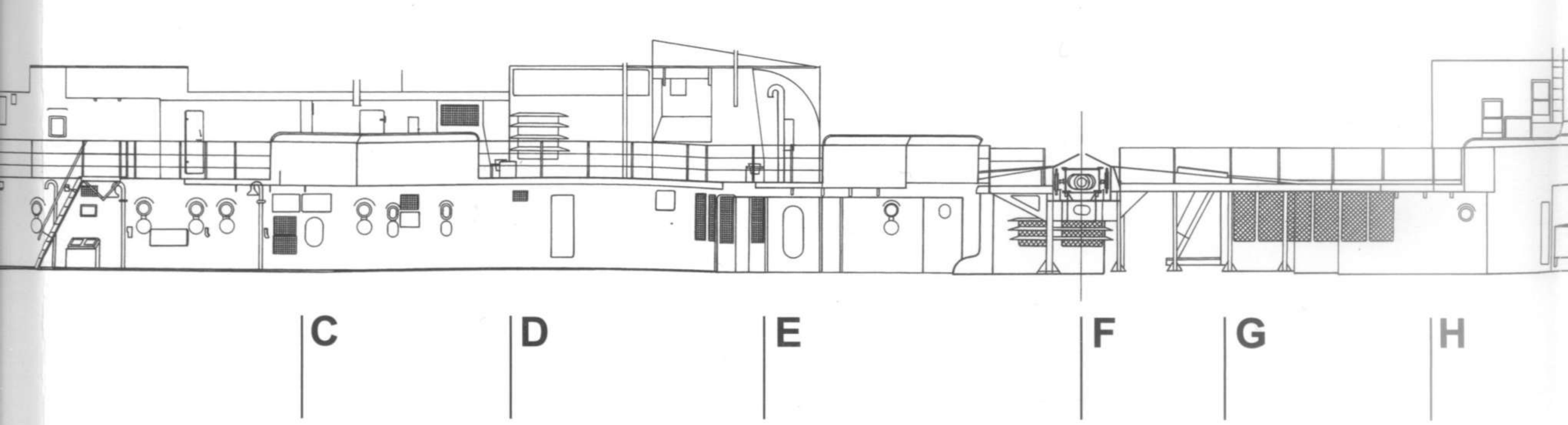


A

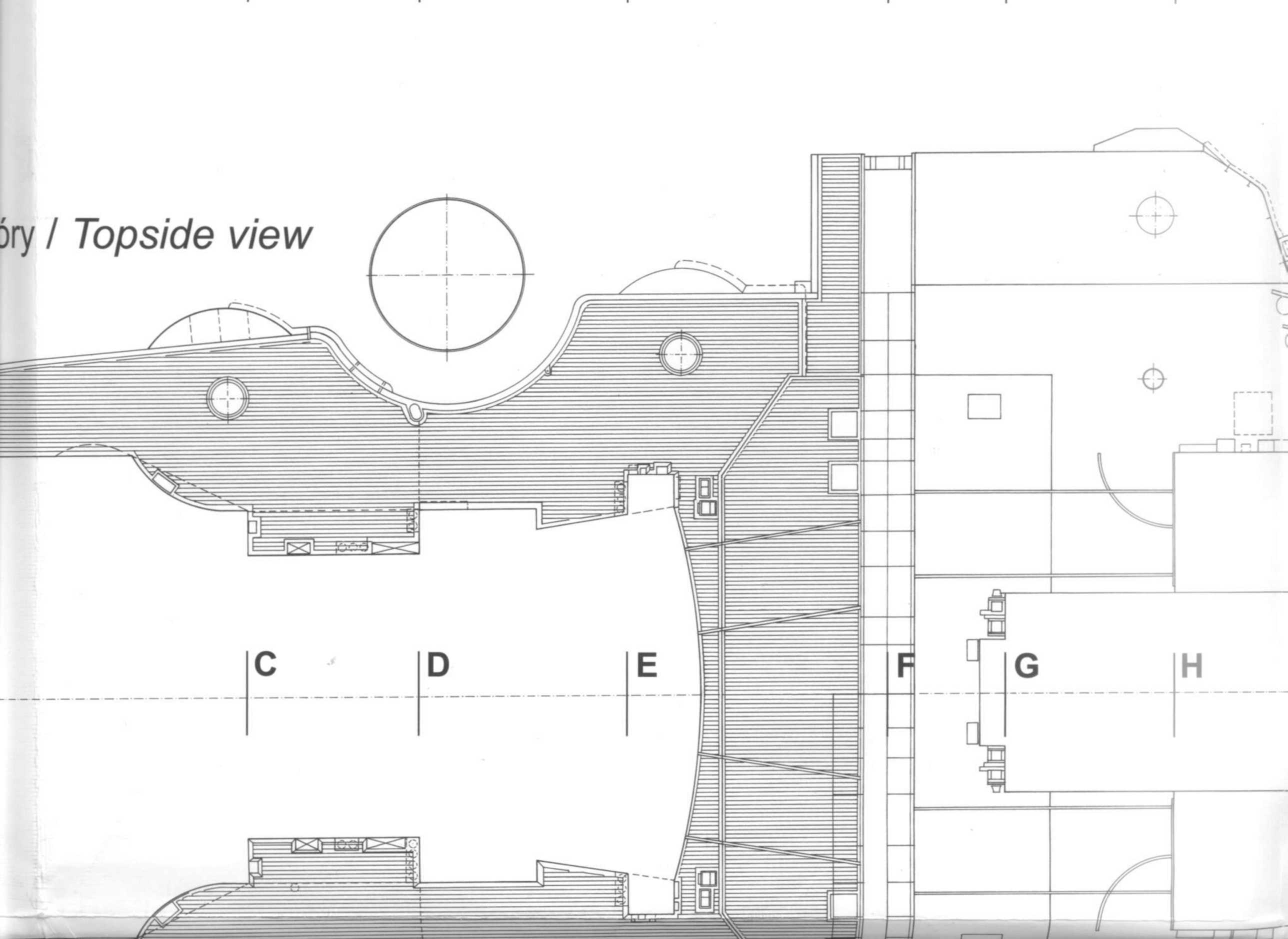
B

- POZIOM 01 (Aufbaudeck) / MAIN S

iew

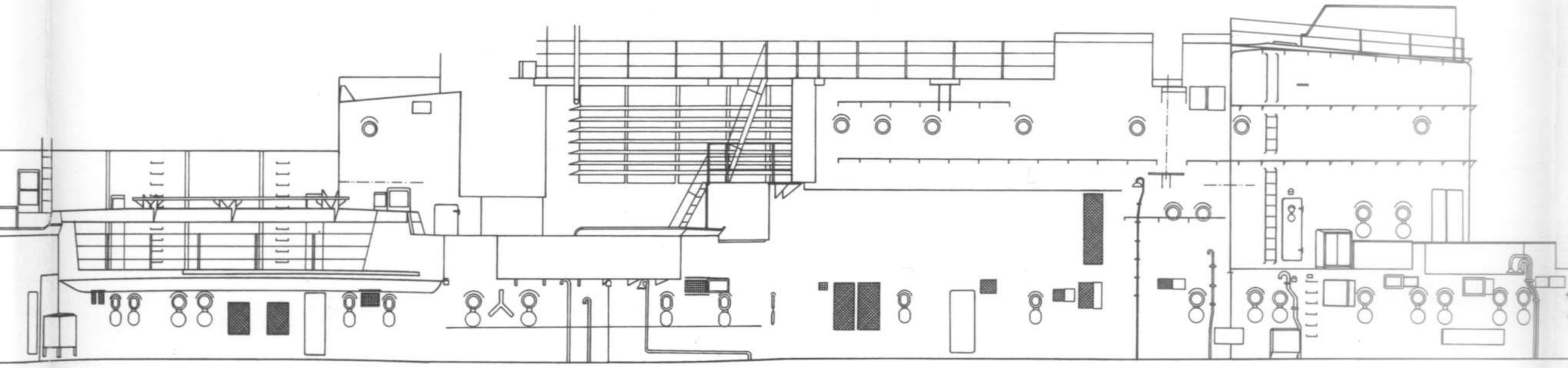


óry / *Topside view*



SUPERSTRUCTURE - LEVEL 01 (Au

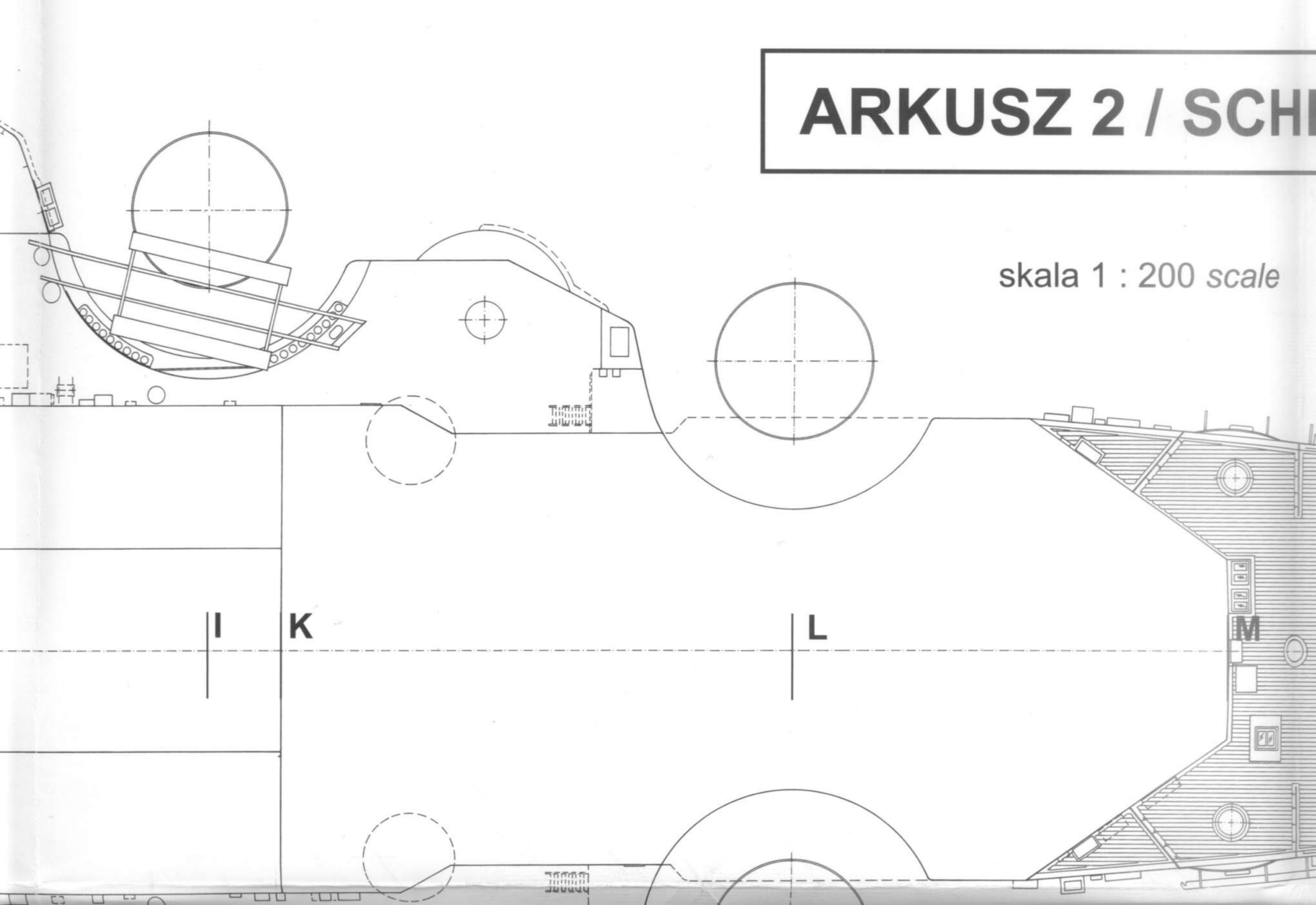
I K L M



I K L M

ARKUSZ 2 / SCH

skala 1 : 200 *scale*

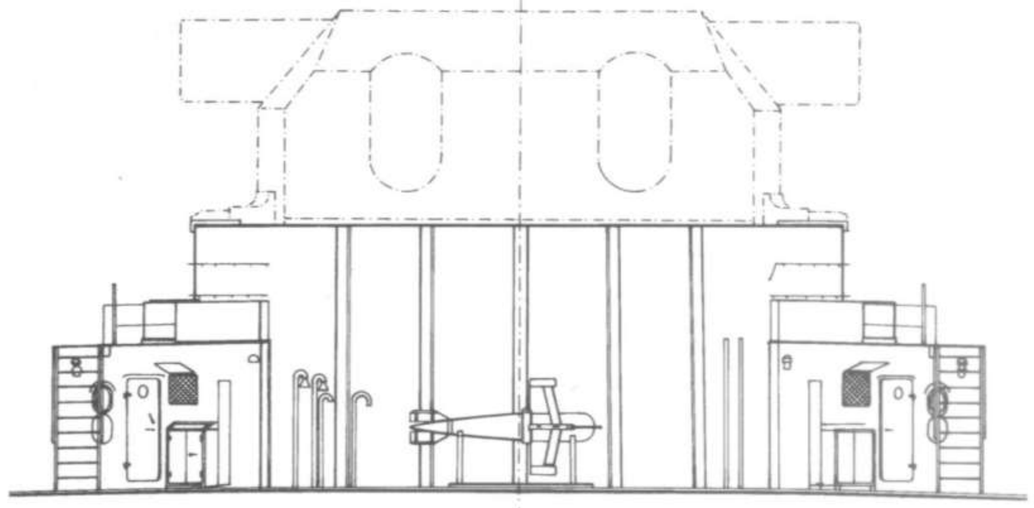


I K L M

Aufbaudeck)

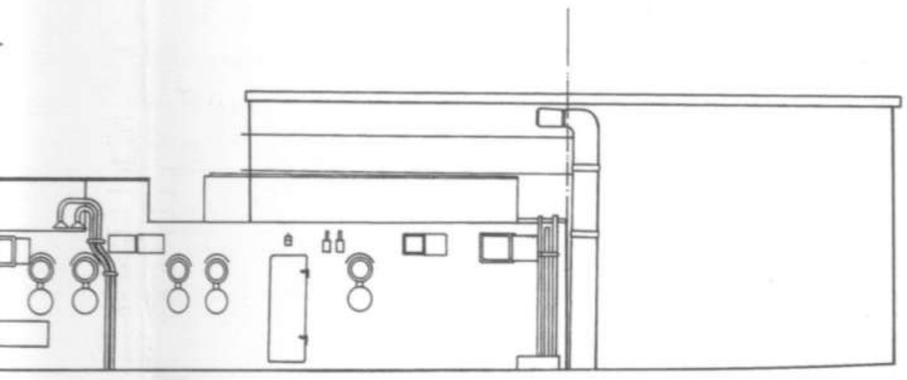
M

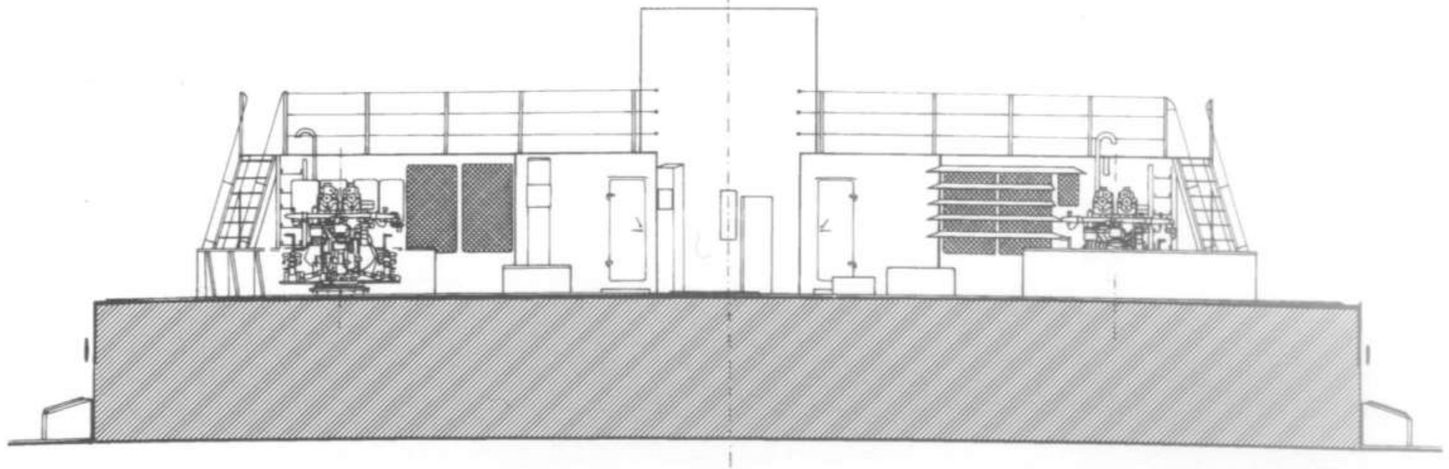
N



A-58-59

skala 1 : 200 *scale*





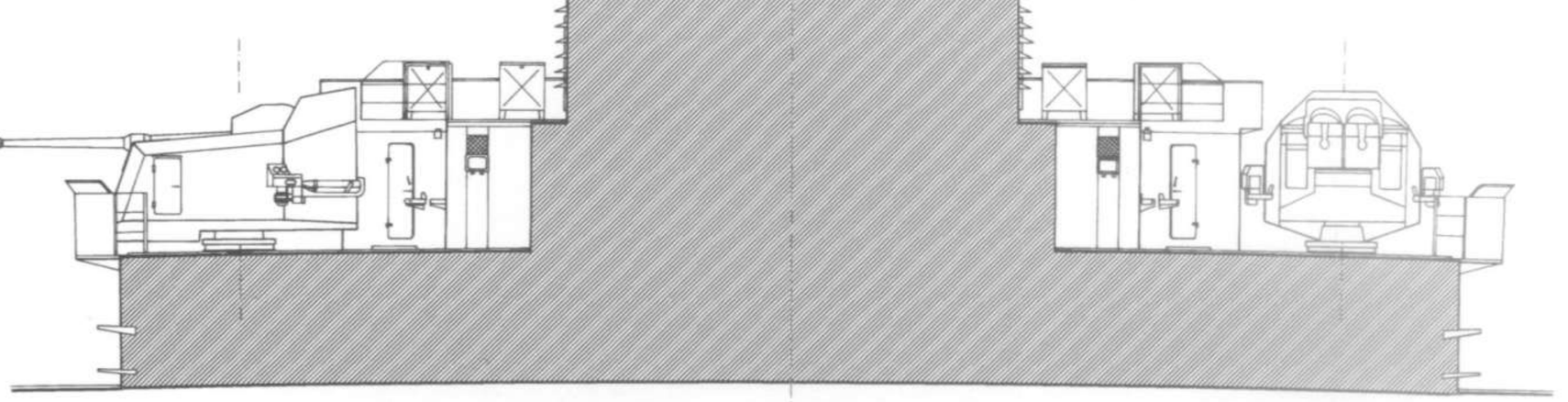
B-74-80

M

N

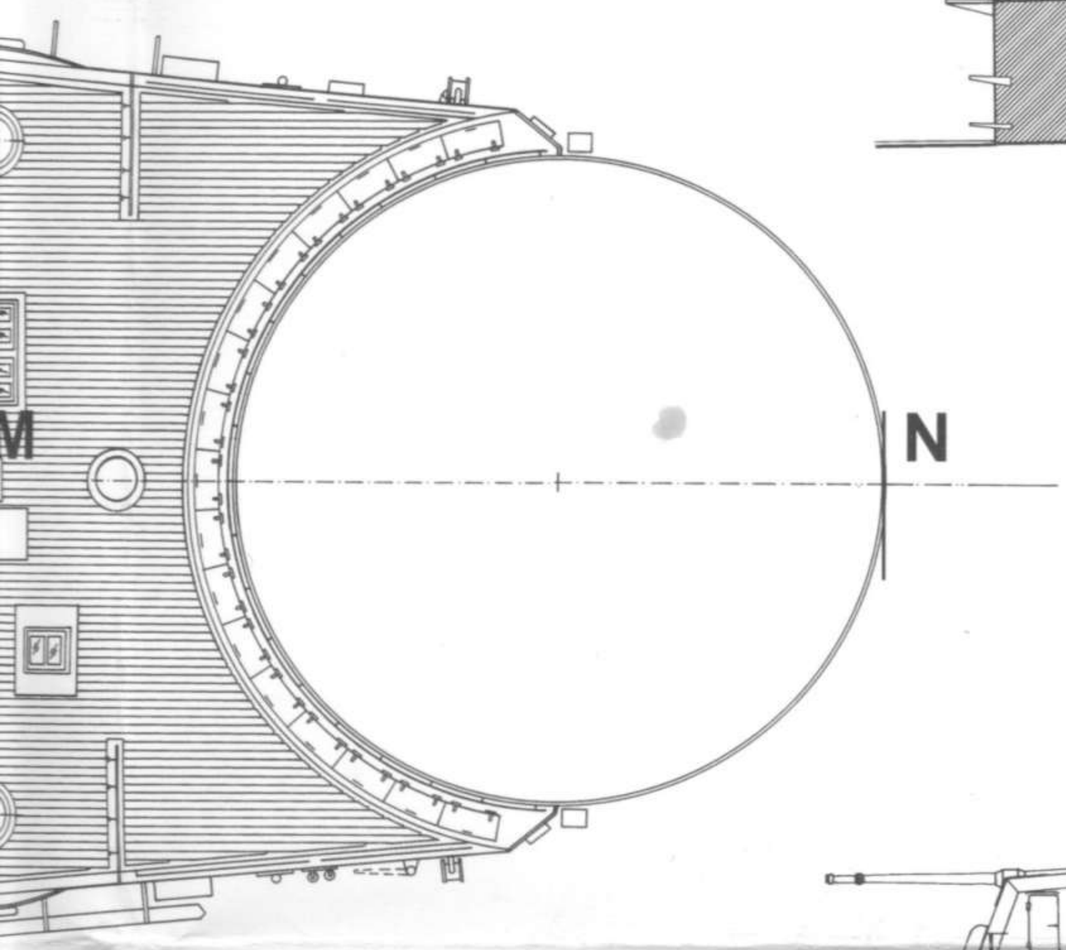
CHEET 2

ale



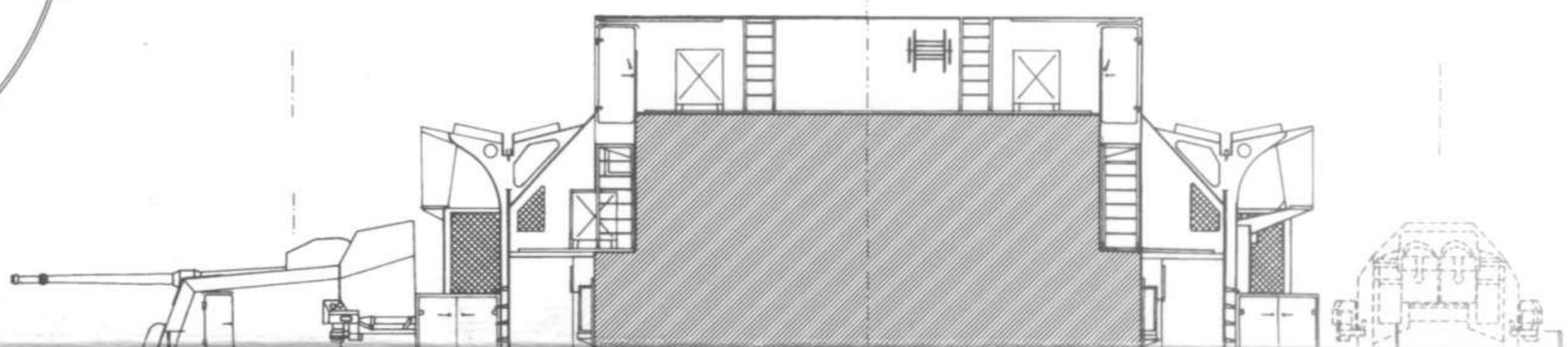
A-58-59 (91-30)

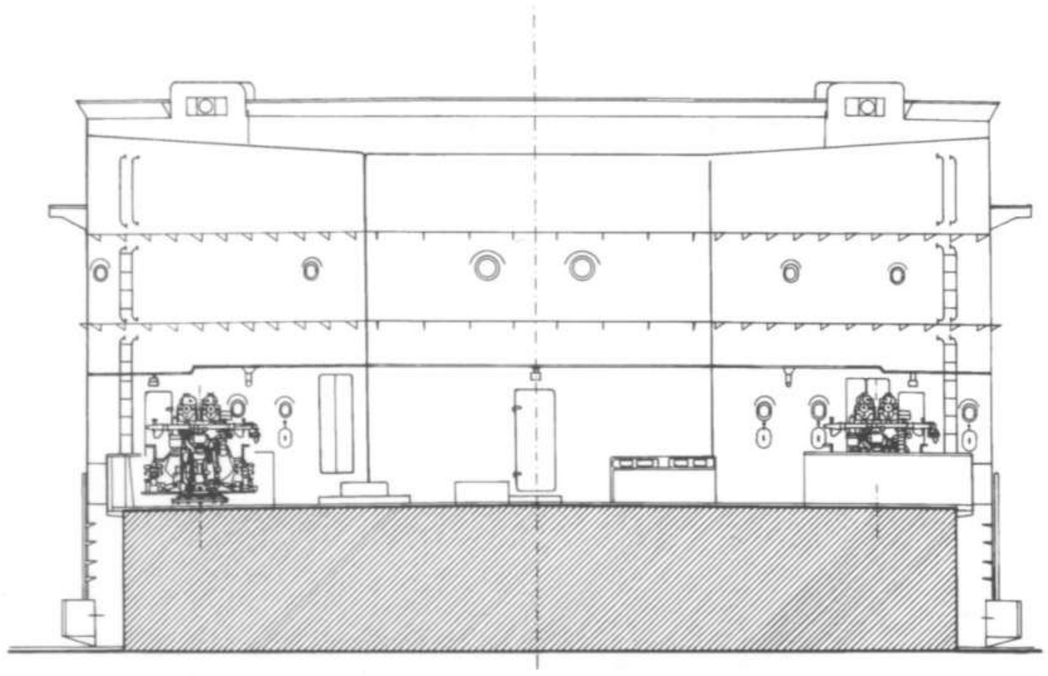
C-91-30



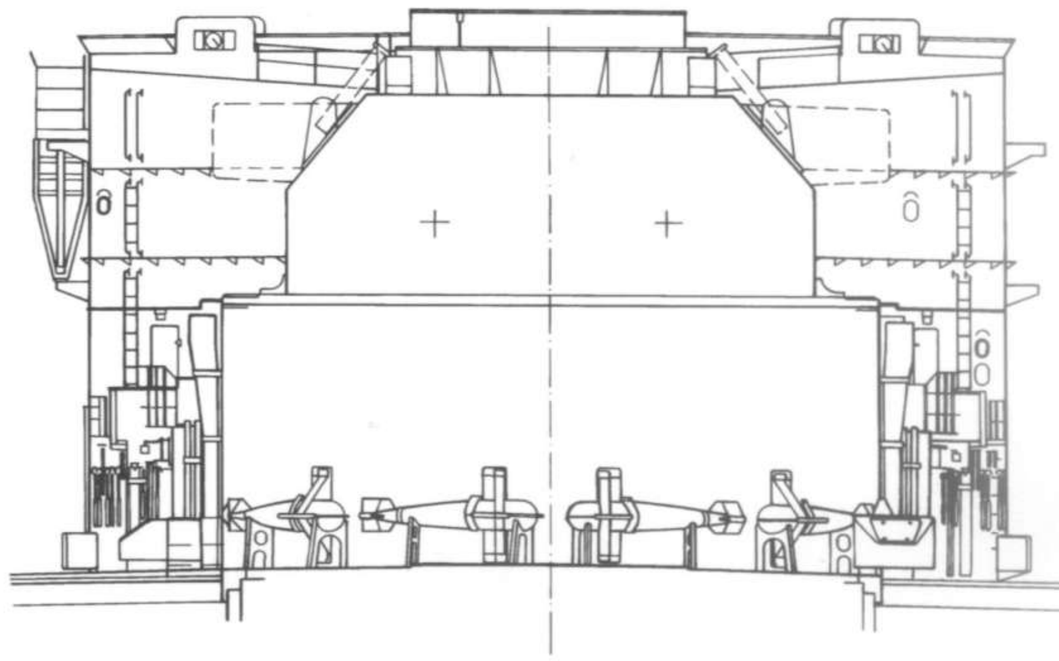
M

N





M-164-90

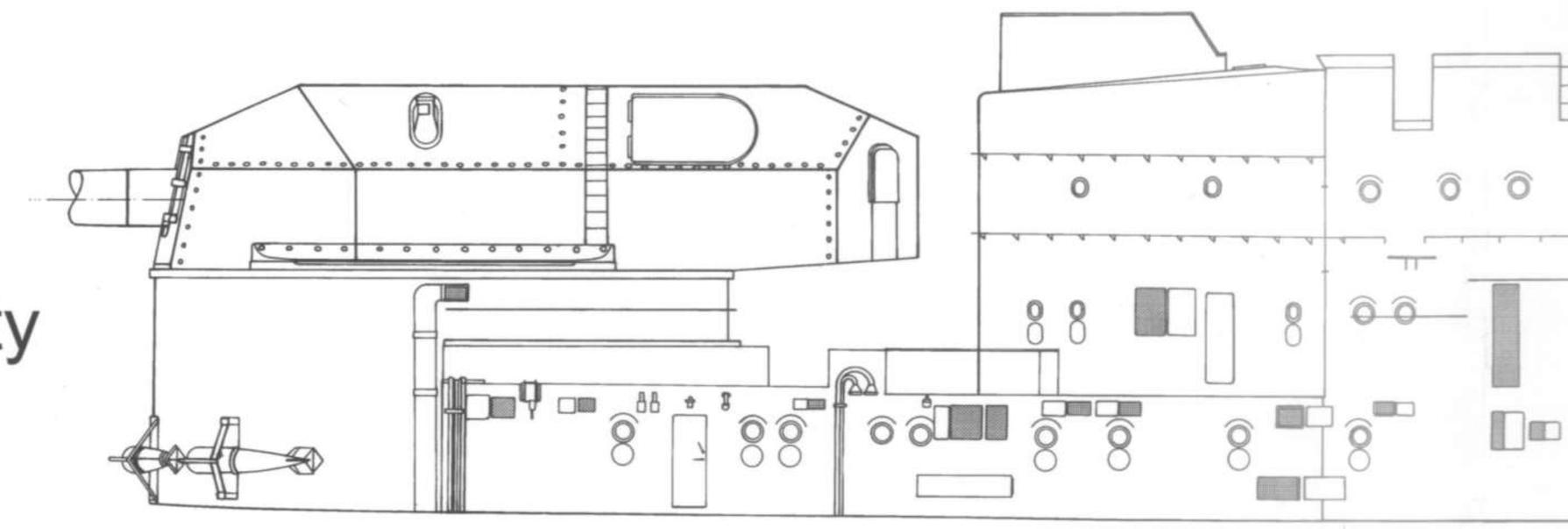


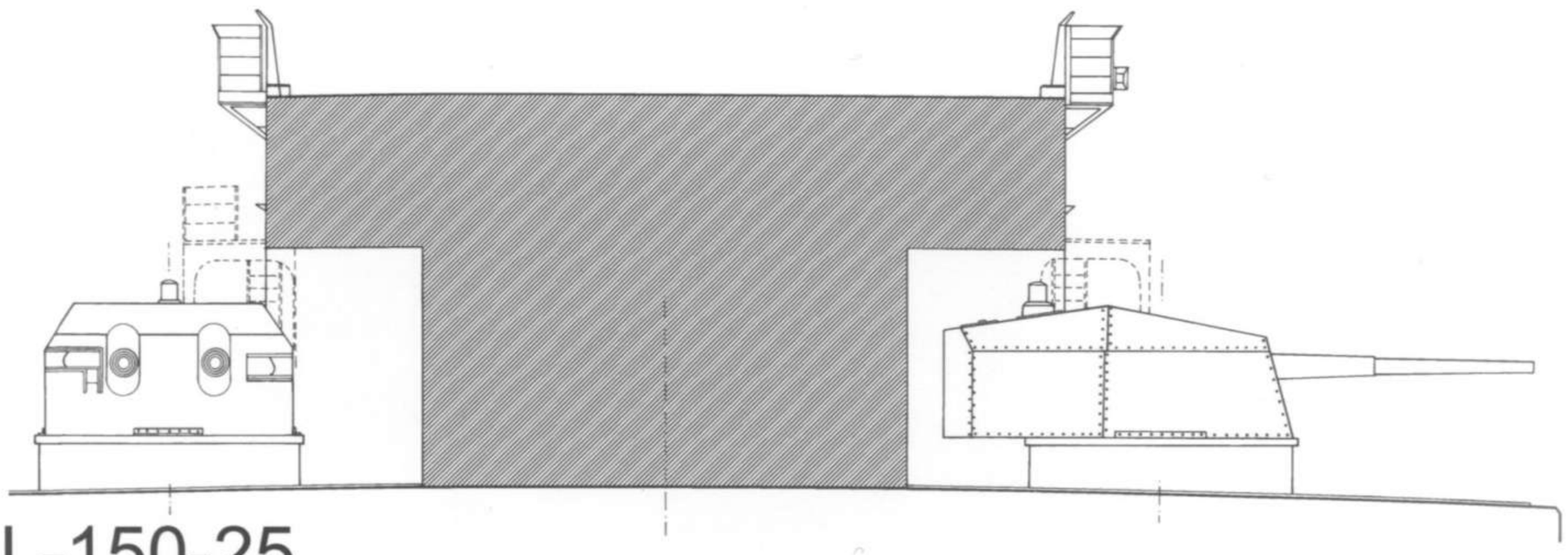
N-174-3

N

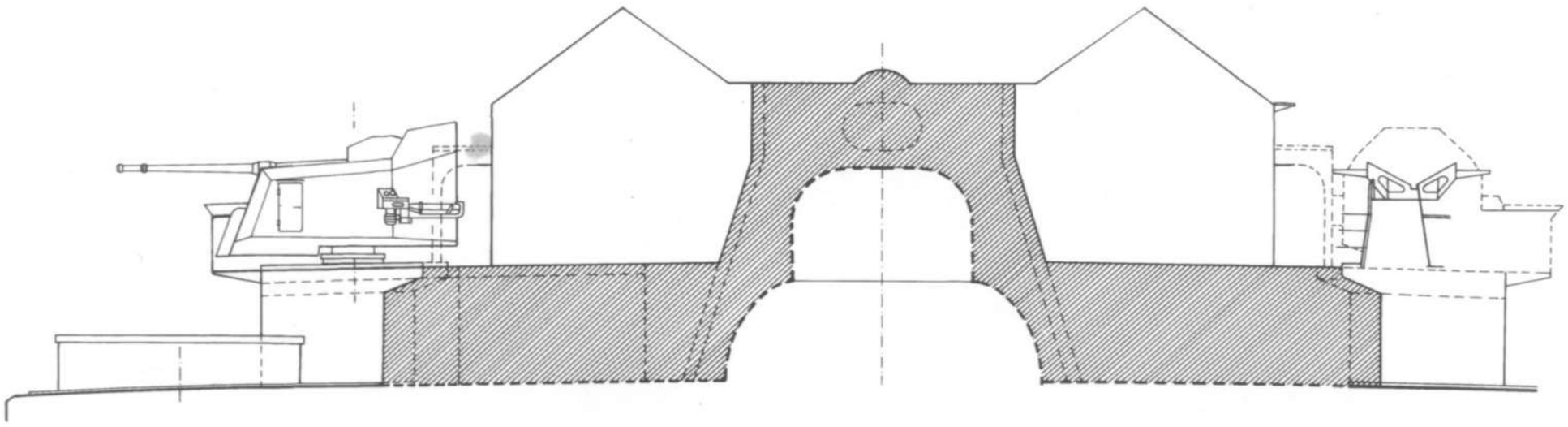
M

Widok z lewej burty
/ Port side view





L-150-25



K-133-80

174-35 (157-80)

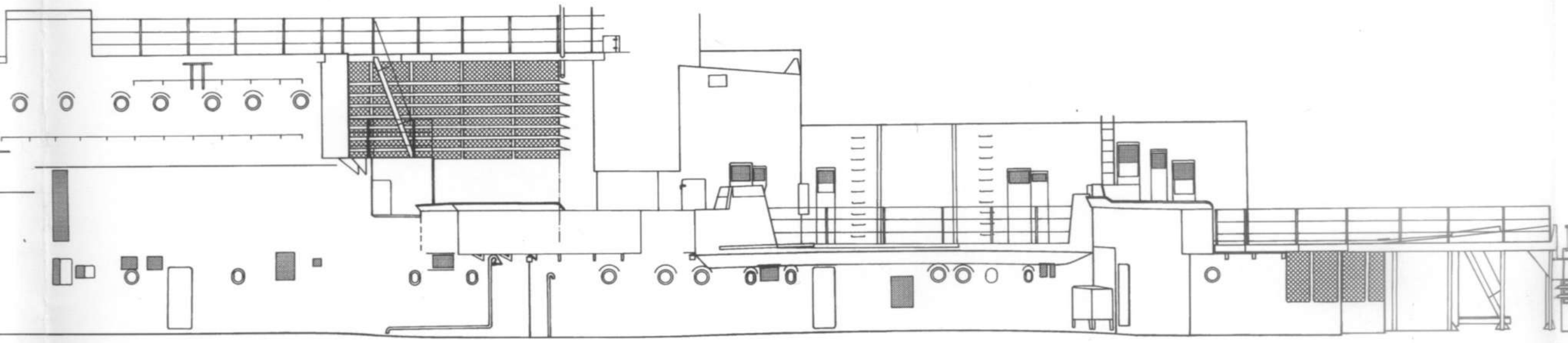
L

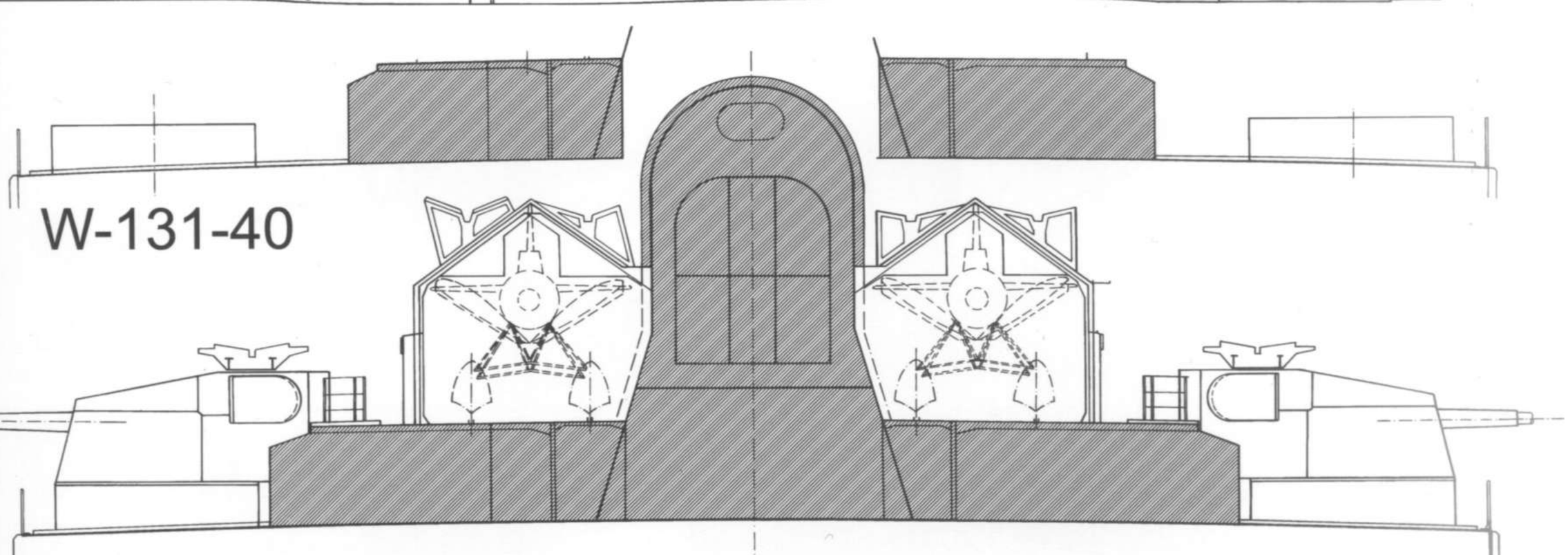
K

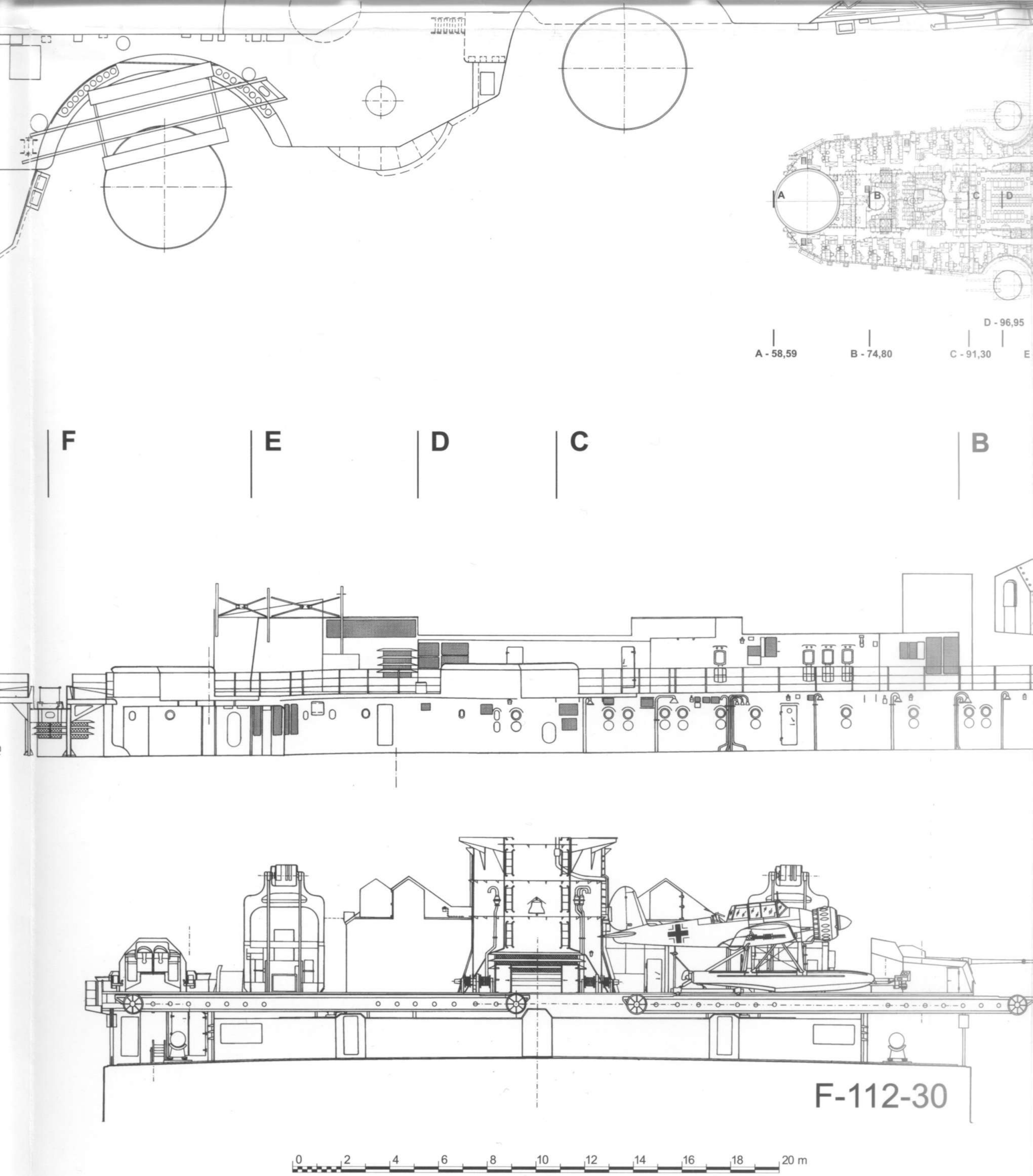
I

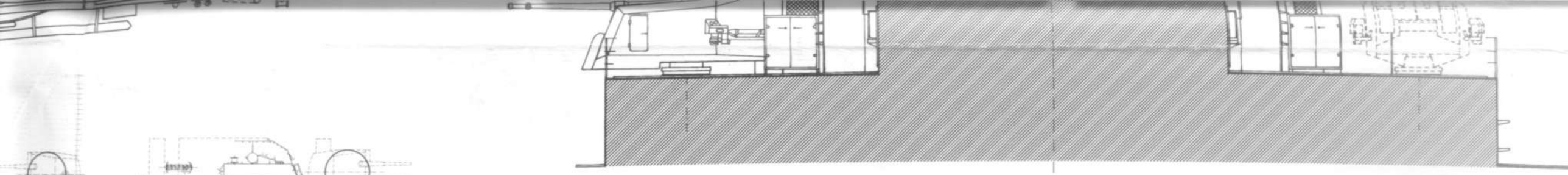
H

G

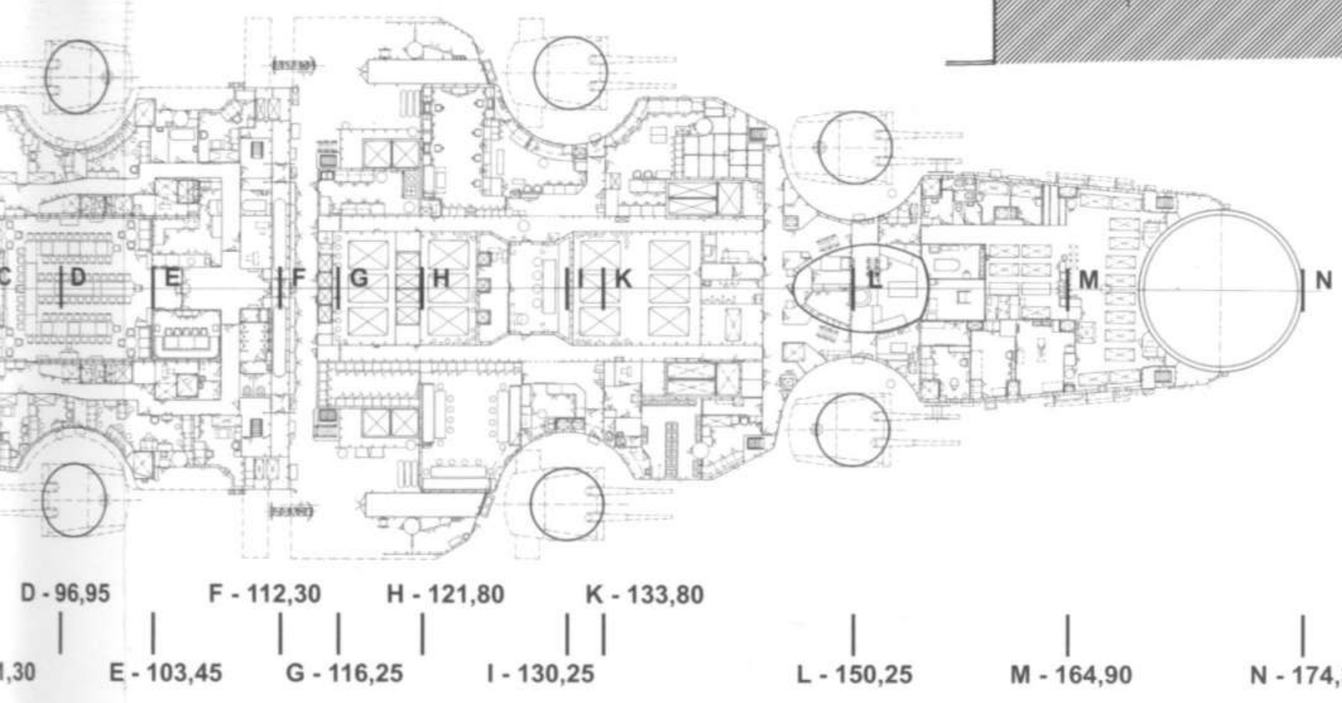




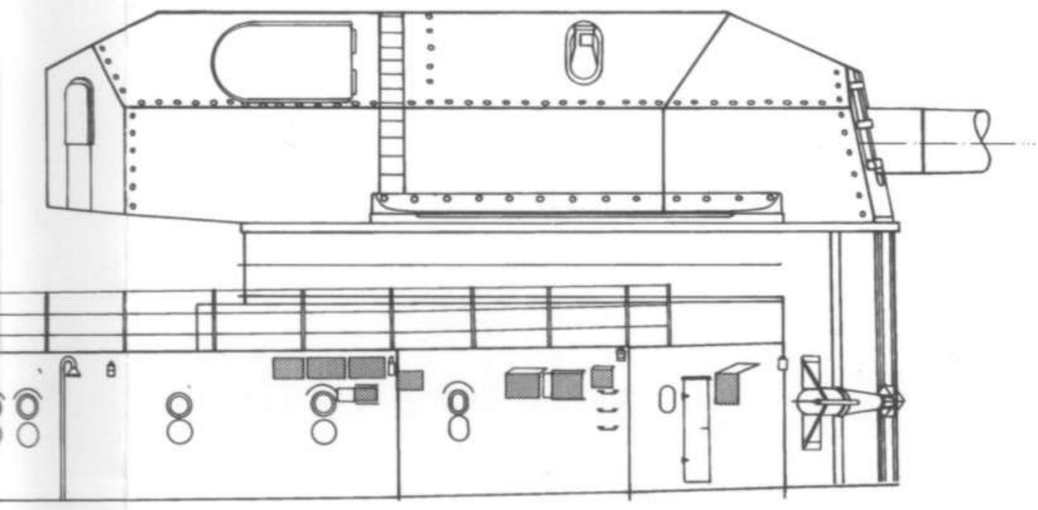

A
B
C
D
A - 58,59
B - 74,80
C - 91,30
D - 96,95
F
E
D
C
B
F-112-30
0
2
4
6
8
10
12
14
16
18
20 m
W-109-8



W-93-0



skala 1 : 800 *scale*

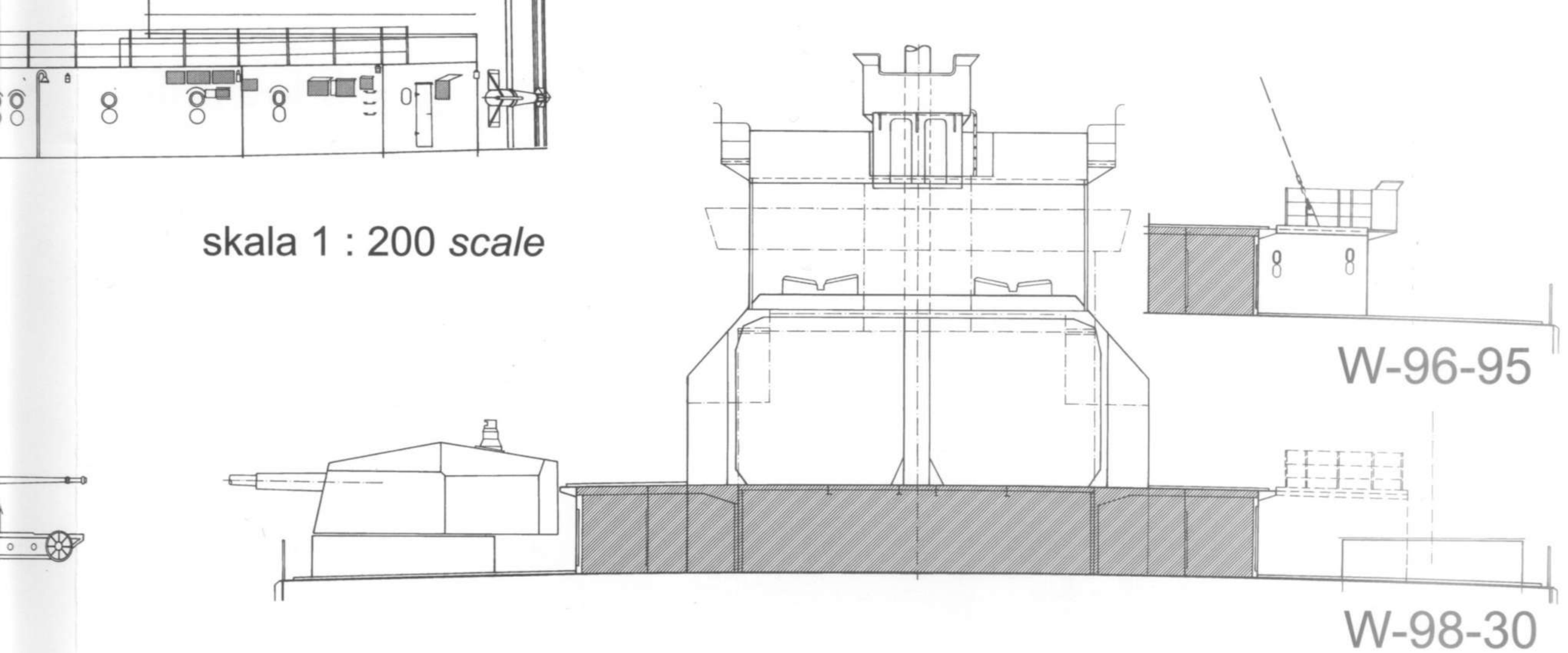


skala 1 : 200 *scale*

Materiały źródłowe / *Sources*:

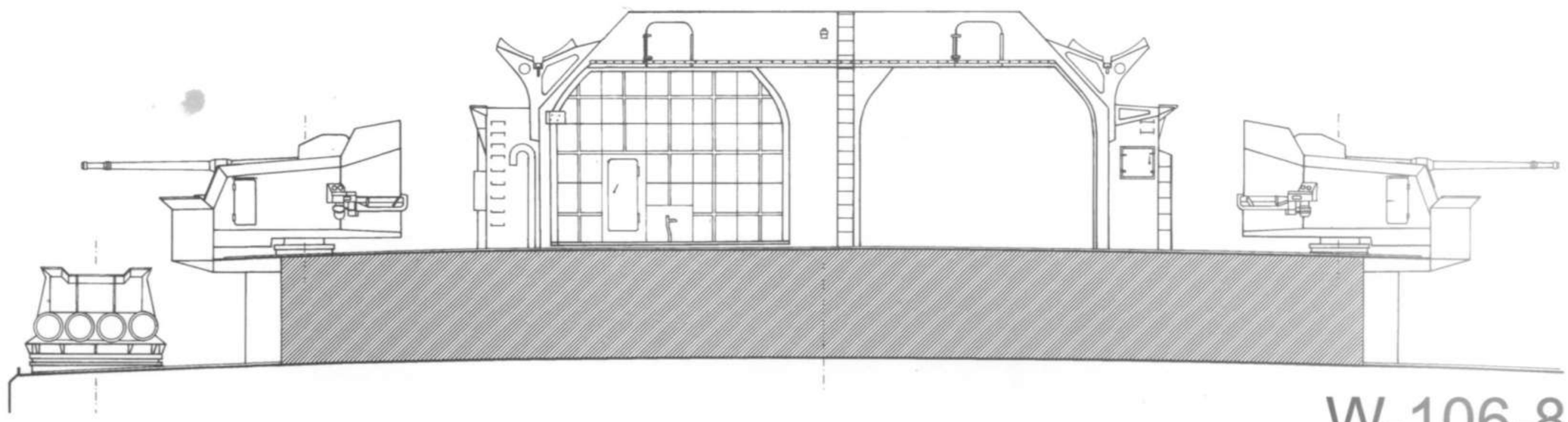
- Bundesarchiv / Militärarchiv - Tirpitz RM 25/4
- NMM Greenwich - NPD 0440, NPD 0439, NPD 0433, NPD 0432, NPD 0436
- zbiory S. Breyera / *S. Breyer archive*
- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot*

© Mirosław Skwiot



W-96-95

W-98-30

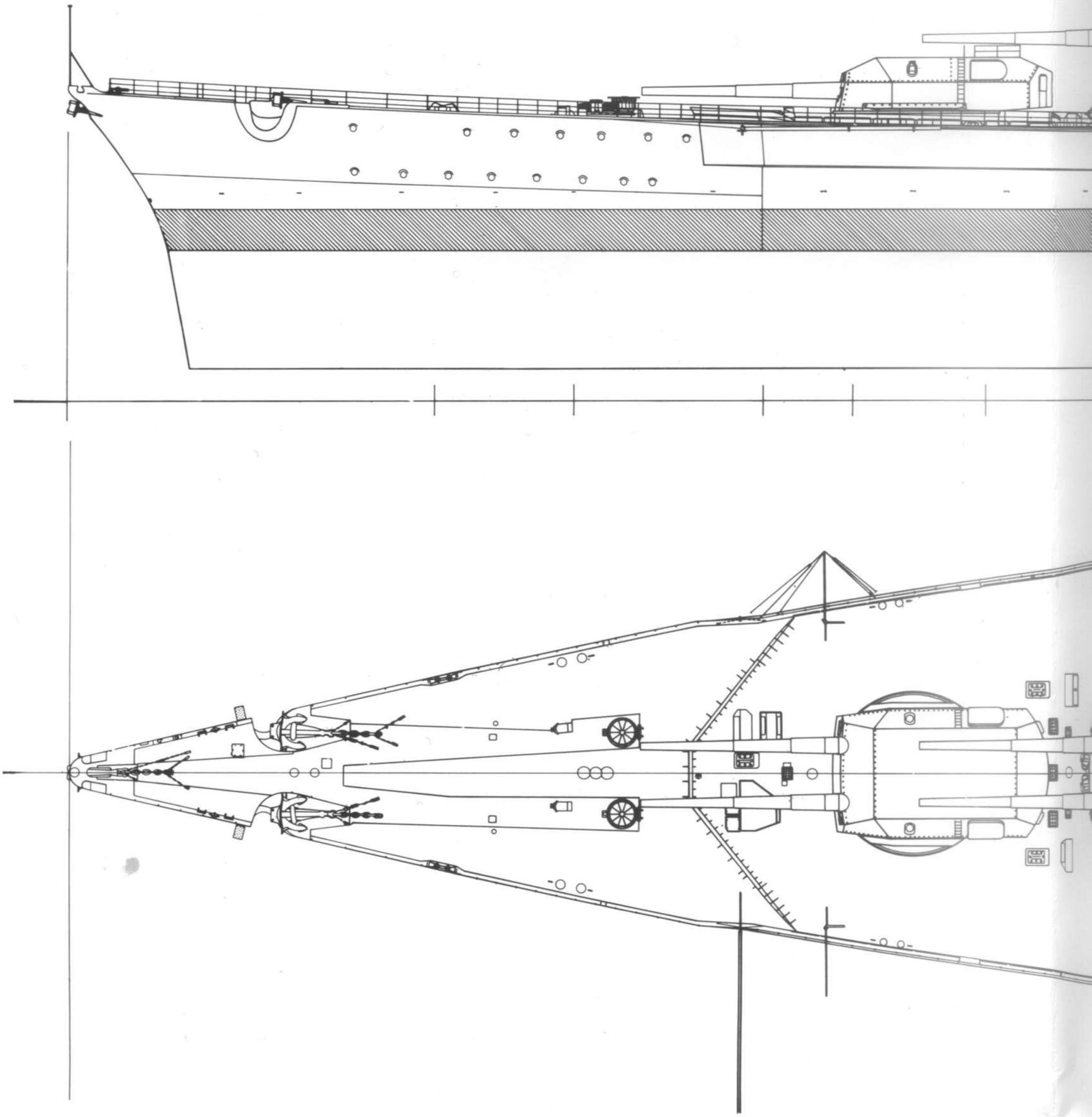


W-106-8

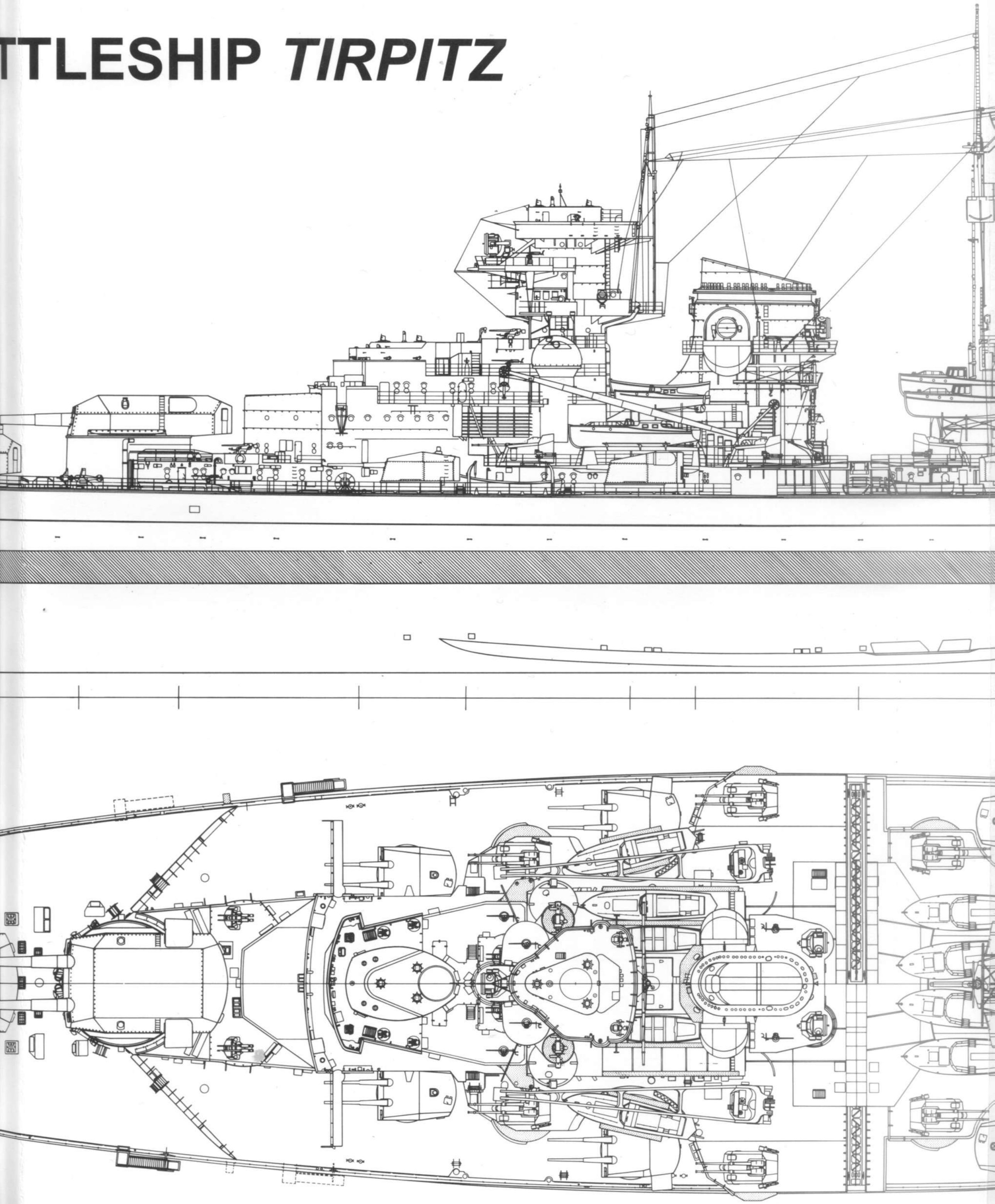
PANCERNIK *TIRPITZ* / BATTL

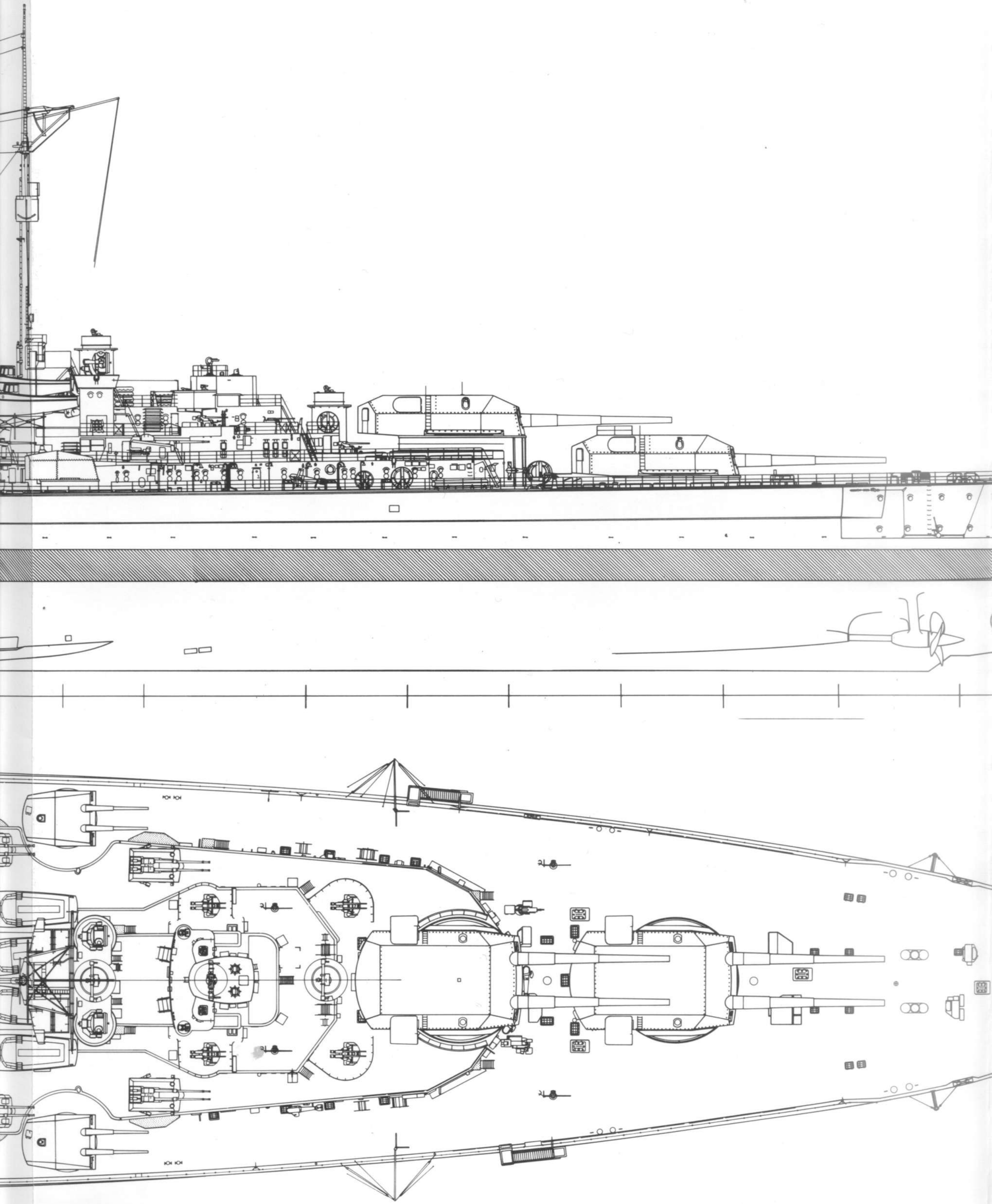
Tirpitz w pierwszym okresie po wejściu do służby. Sylwetka przedstawia okręt w okresie luty-kwiecień 1941 roku, jeszcze bez kompletnego wyposażenia radarowego i optycznego.

Tirpitz fresh after commission, February-April 1942, still lacking some radar and optical equipment.



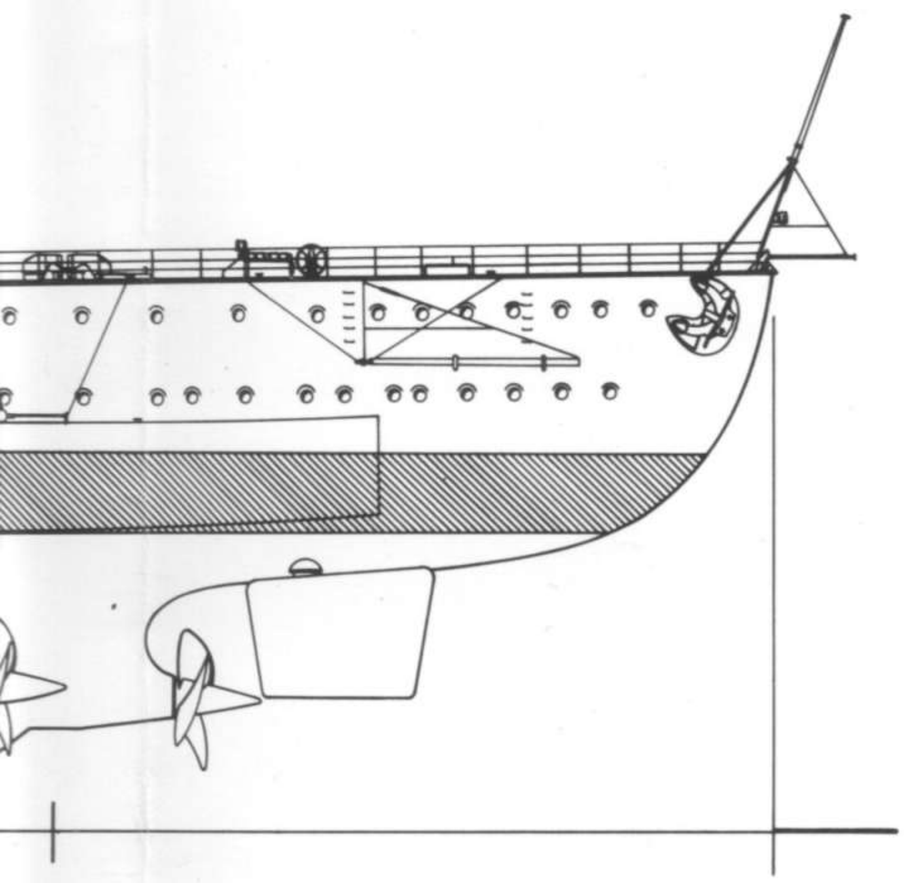
TTLESHIP *TIRPITZ*

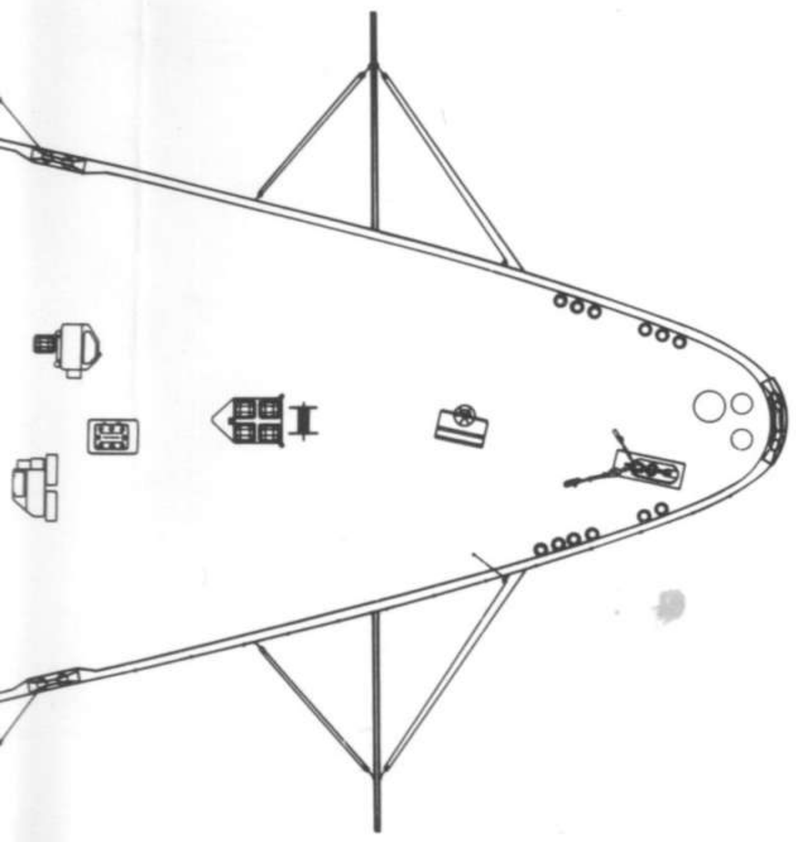




ARKUSZ 3 / SCHEET 3

skala 1 : 400 *scale*



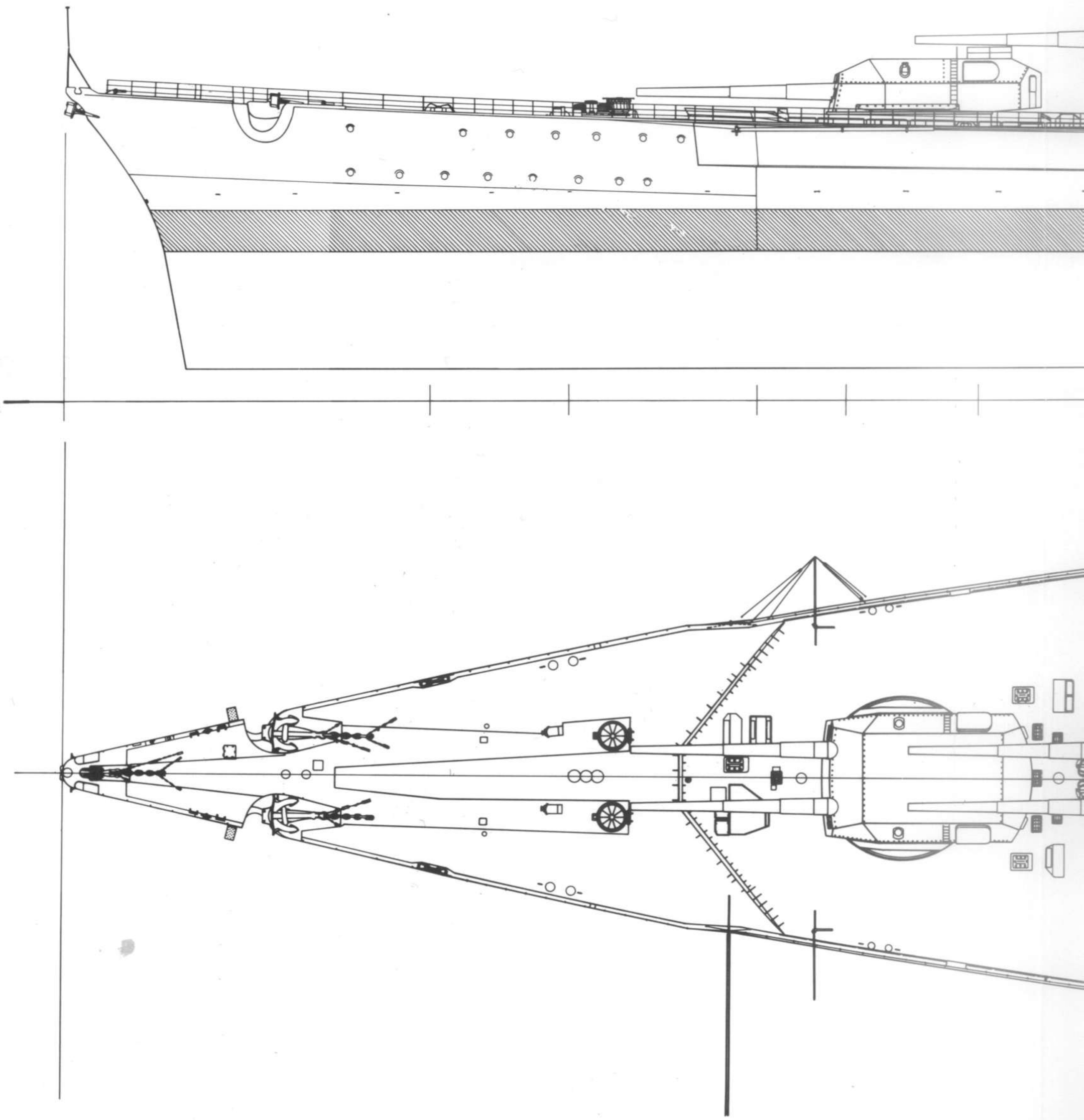


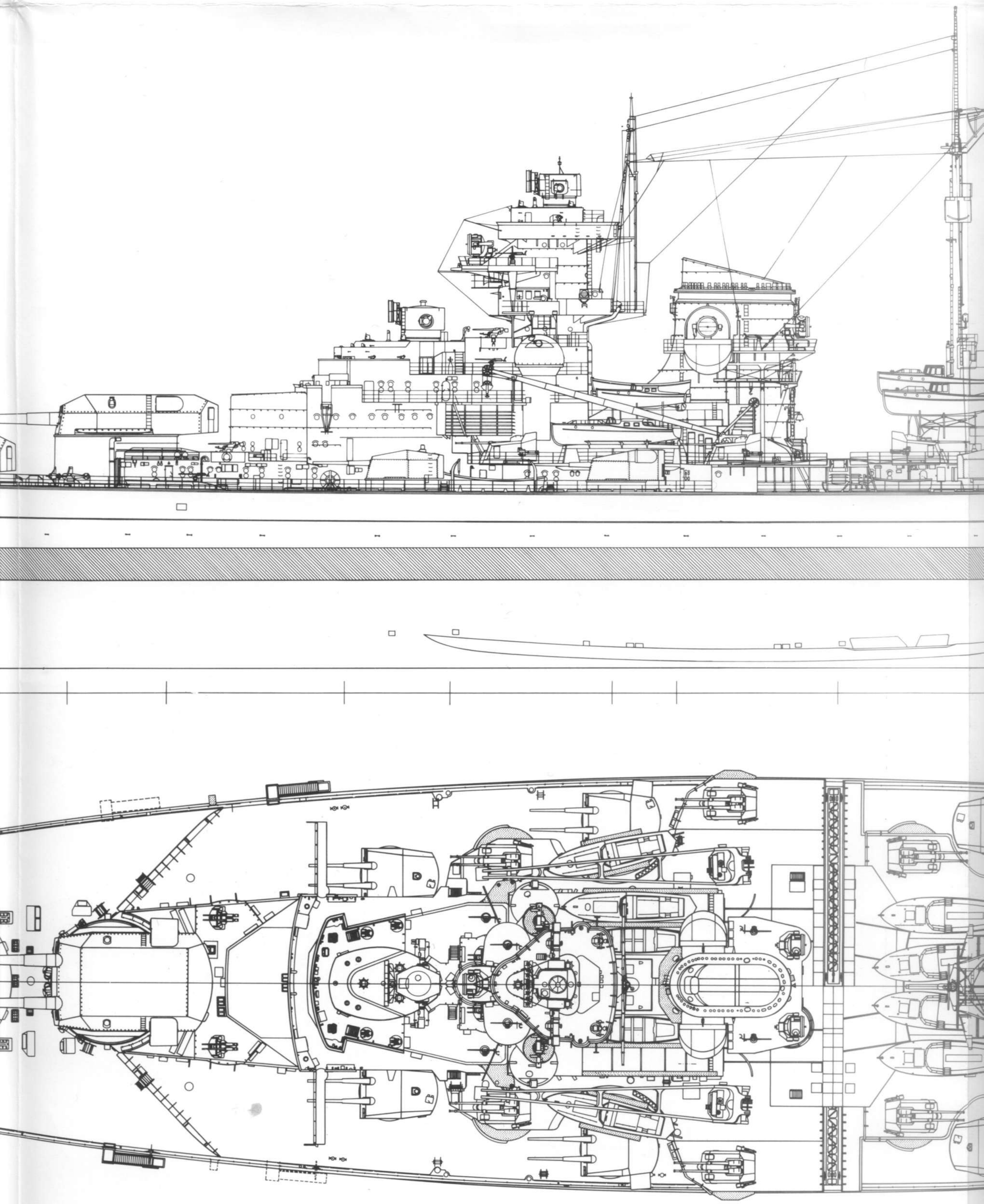
Materiały źródłowe / *Sources*:

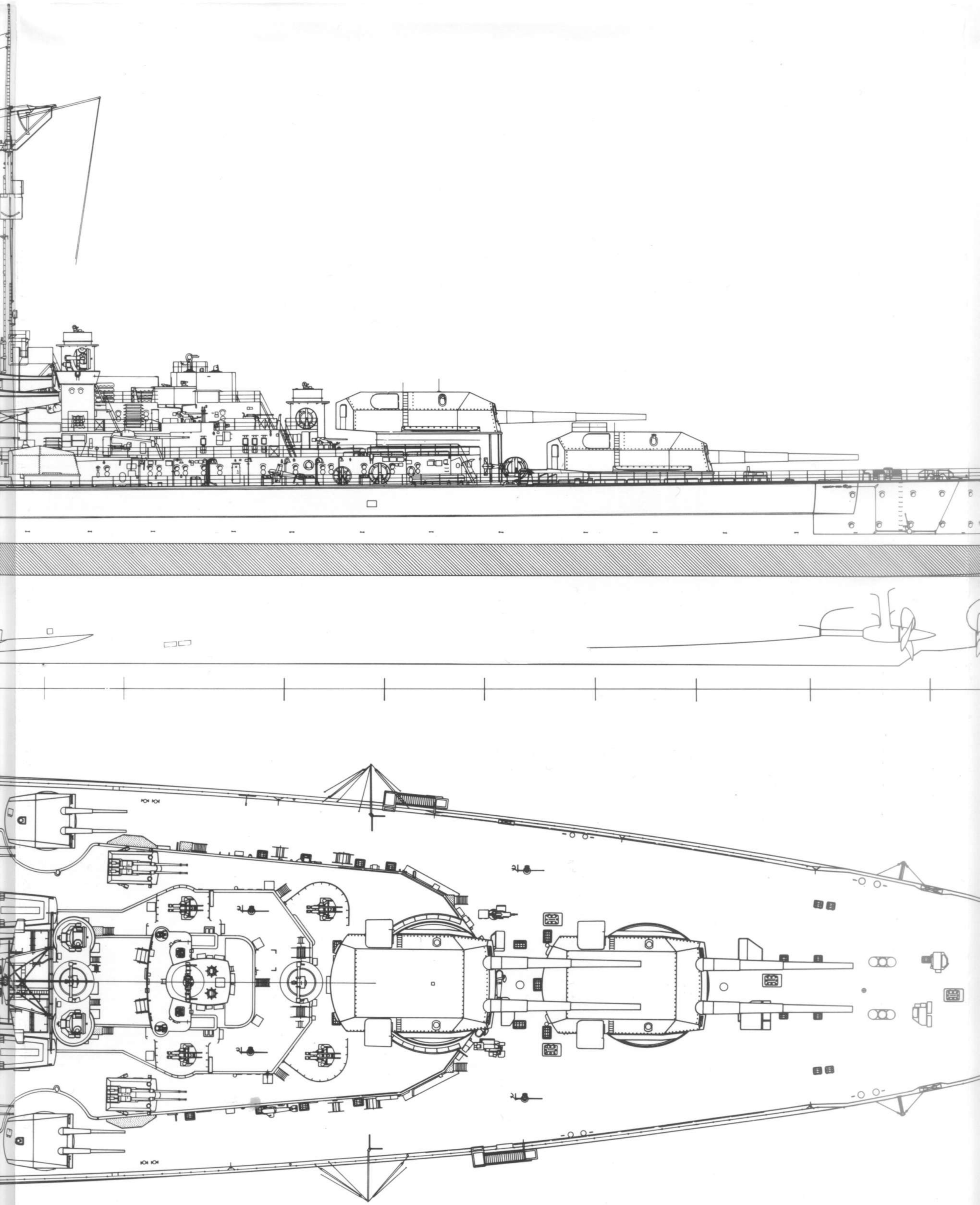
- Bundesarchiv / Militärarchiv - Tirpitz RM 25/4
- NMM Greenwich - NPD 0438, NPD 0440
- zbiory S. Breyera / *S. Breyer archive*

Sylwetka *Tirpitza* po zainstalowaniu w maju 1941 roku dziobowych central kierowania ogniem artylerii głównej.

Tirpitz with fore artillery ranging and pointing equipment installed in May, 1942.



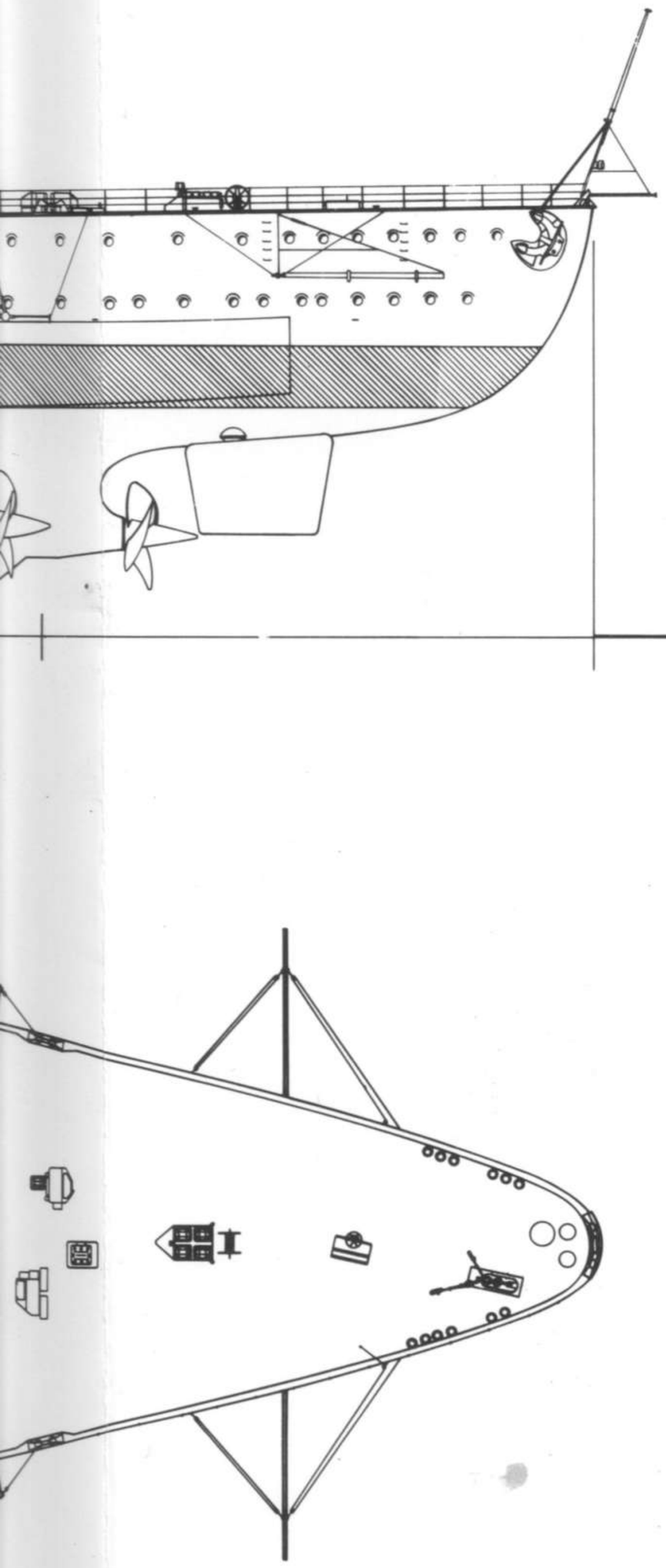




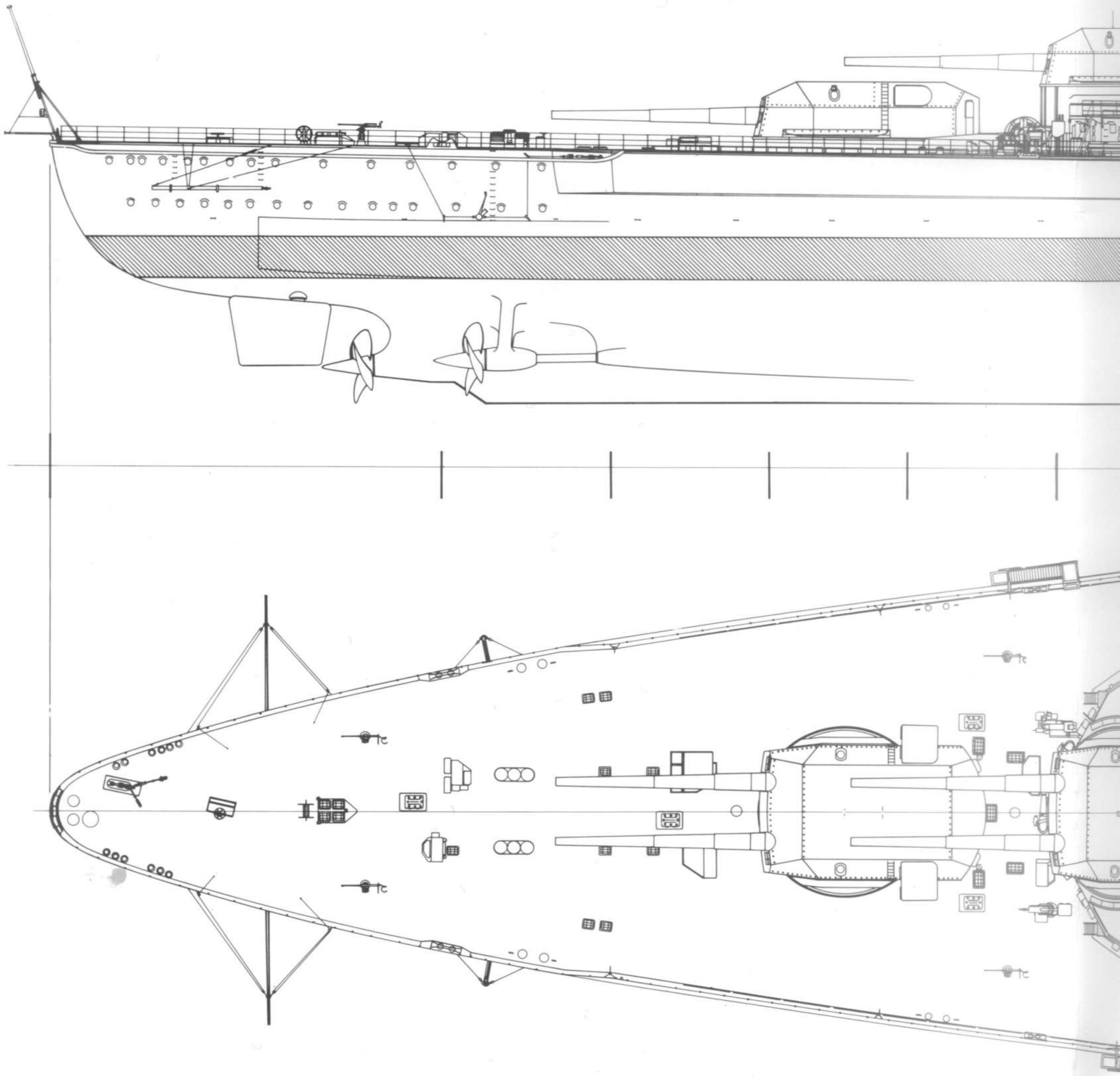
- zbiory S. Breyera / *S. Breyer archive*
- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot archive*

© Mirosław Skwiot

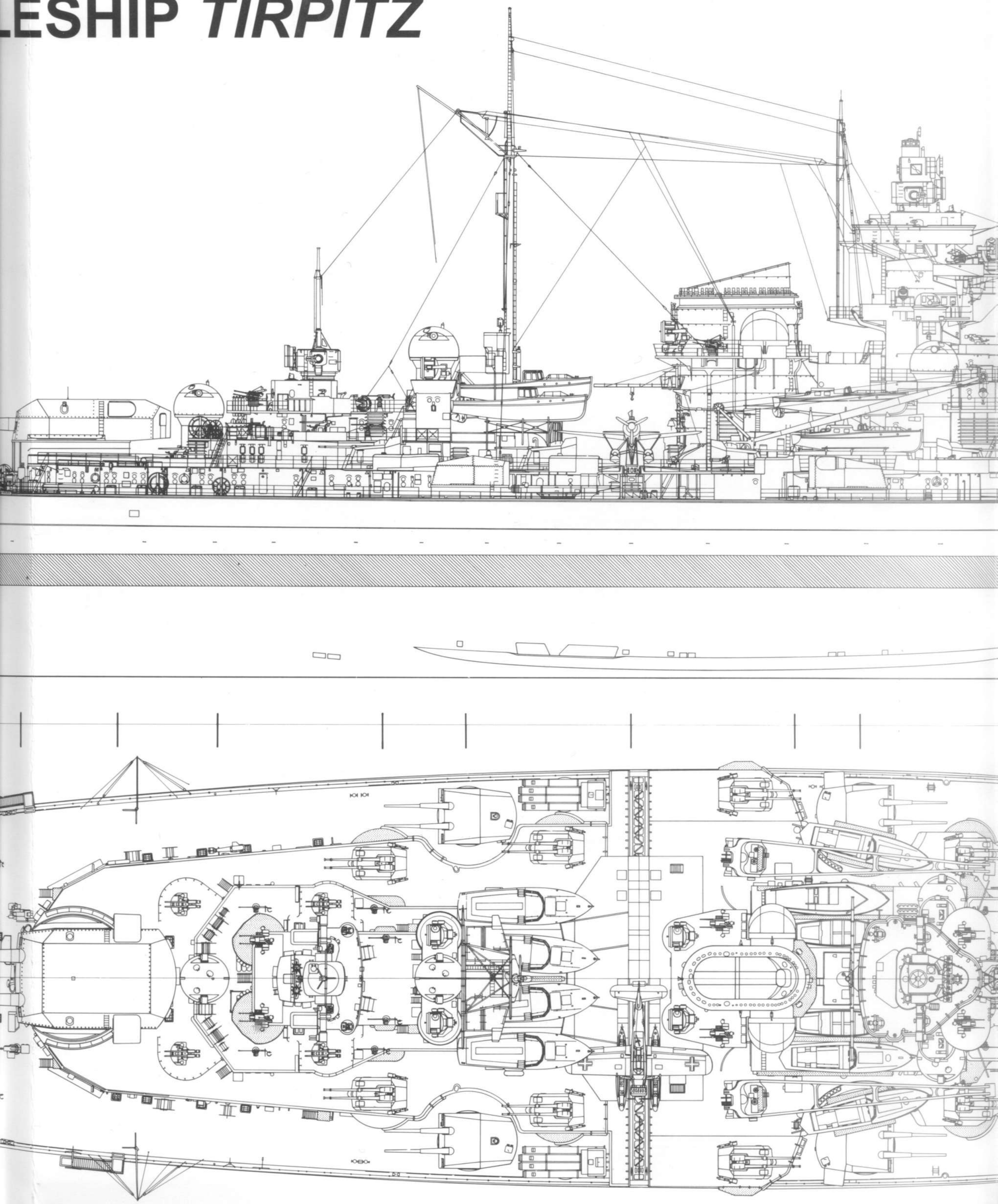
skala 1 : 400 *scale*



PANCERNIK *TIRPITZ* / BATTLES

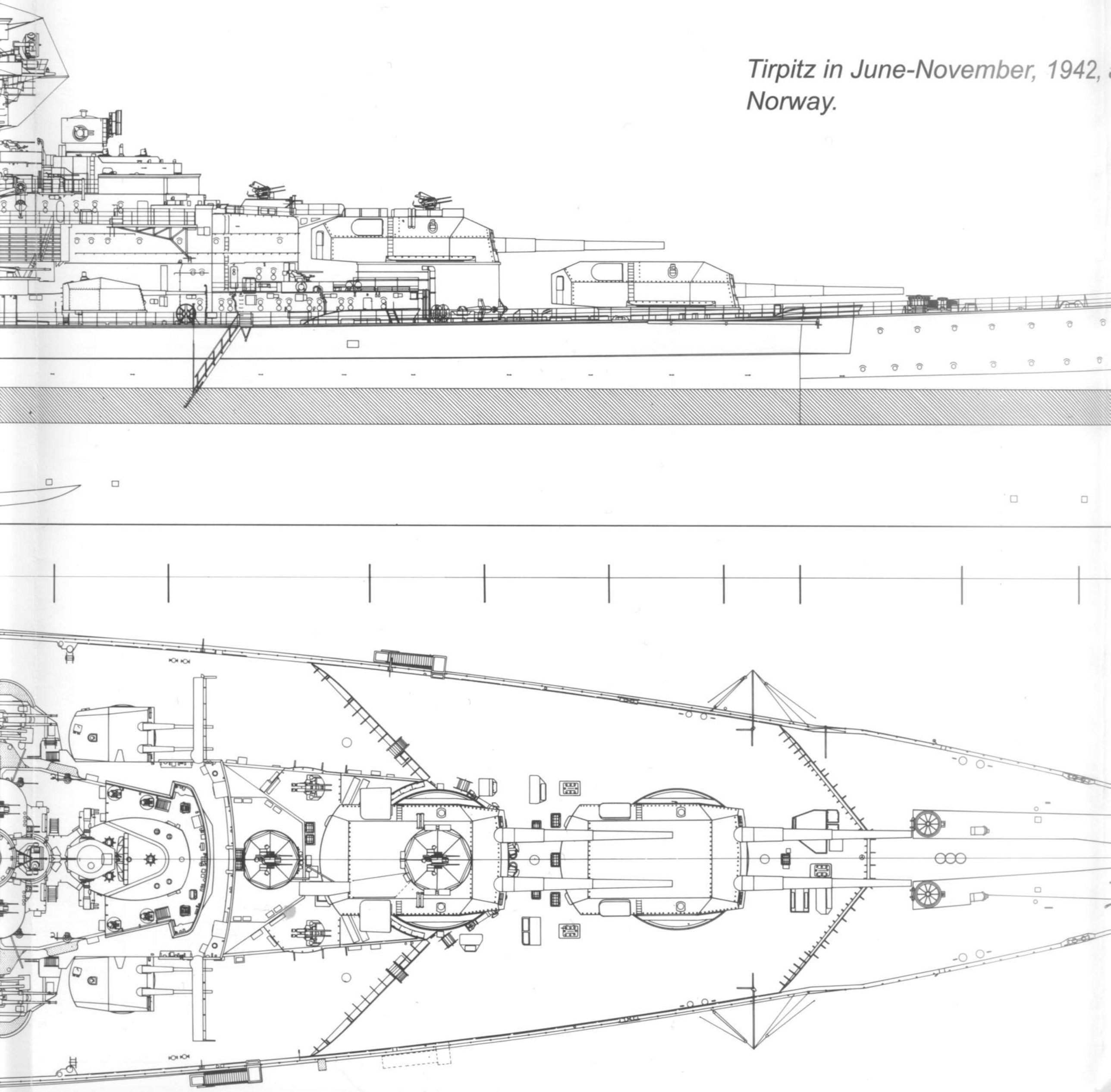


LESHIP *TIRPITZ*



Sylwetka *Tirpitza* w okresie czerw
po przebazowaniu na wody norw

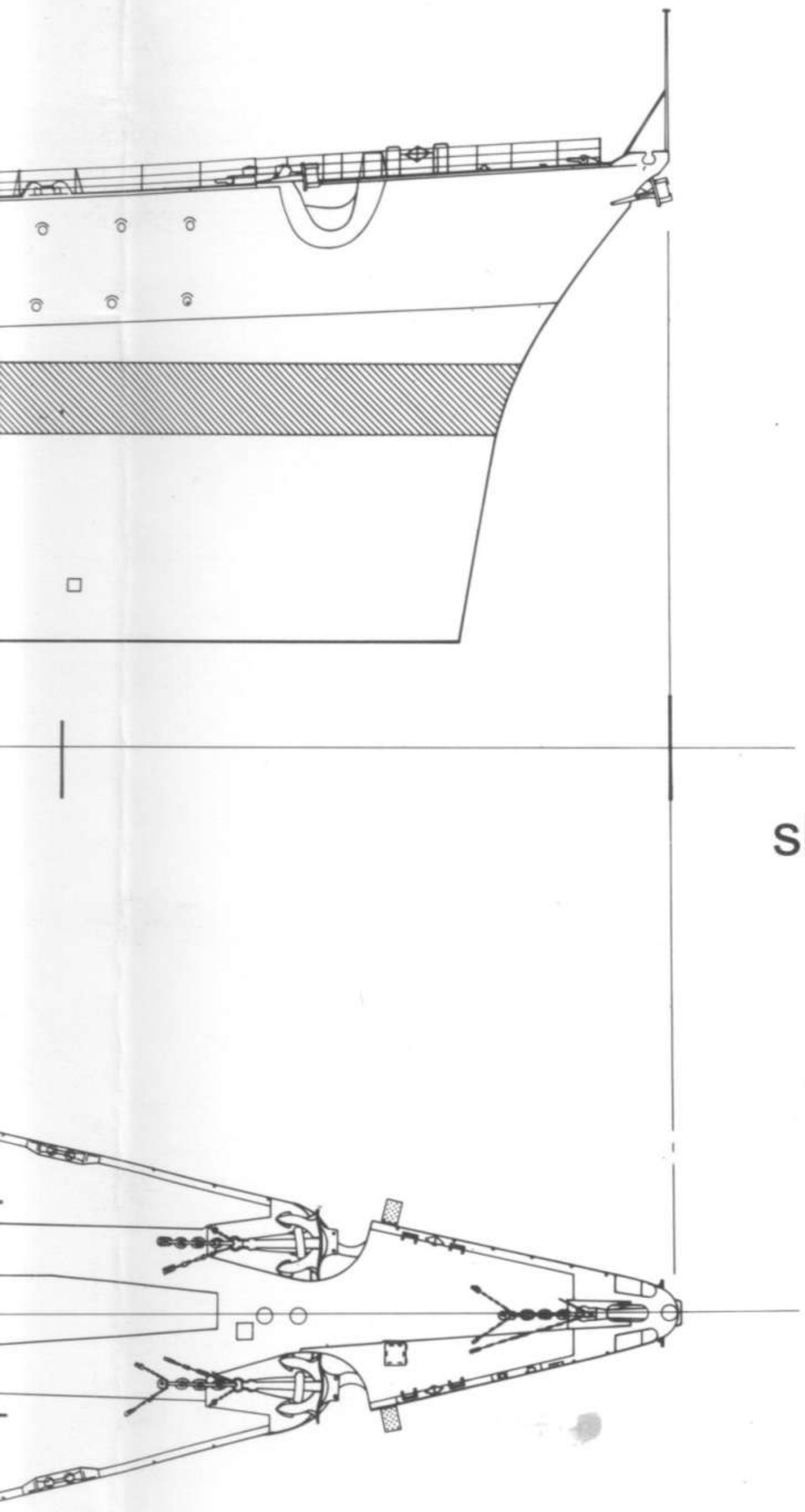
Tirpitz in June-November, 1942,
Norway.



ARKUSZ 4 / SCHEET 4

e czerwiec listopad 1942 roku
y norweskie.

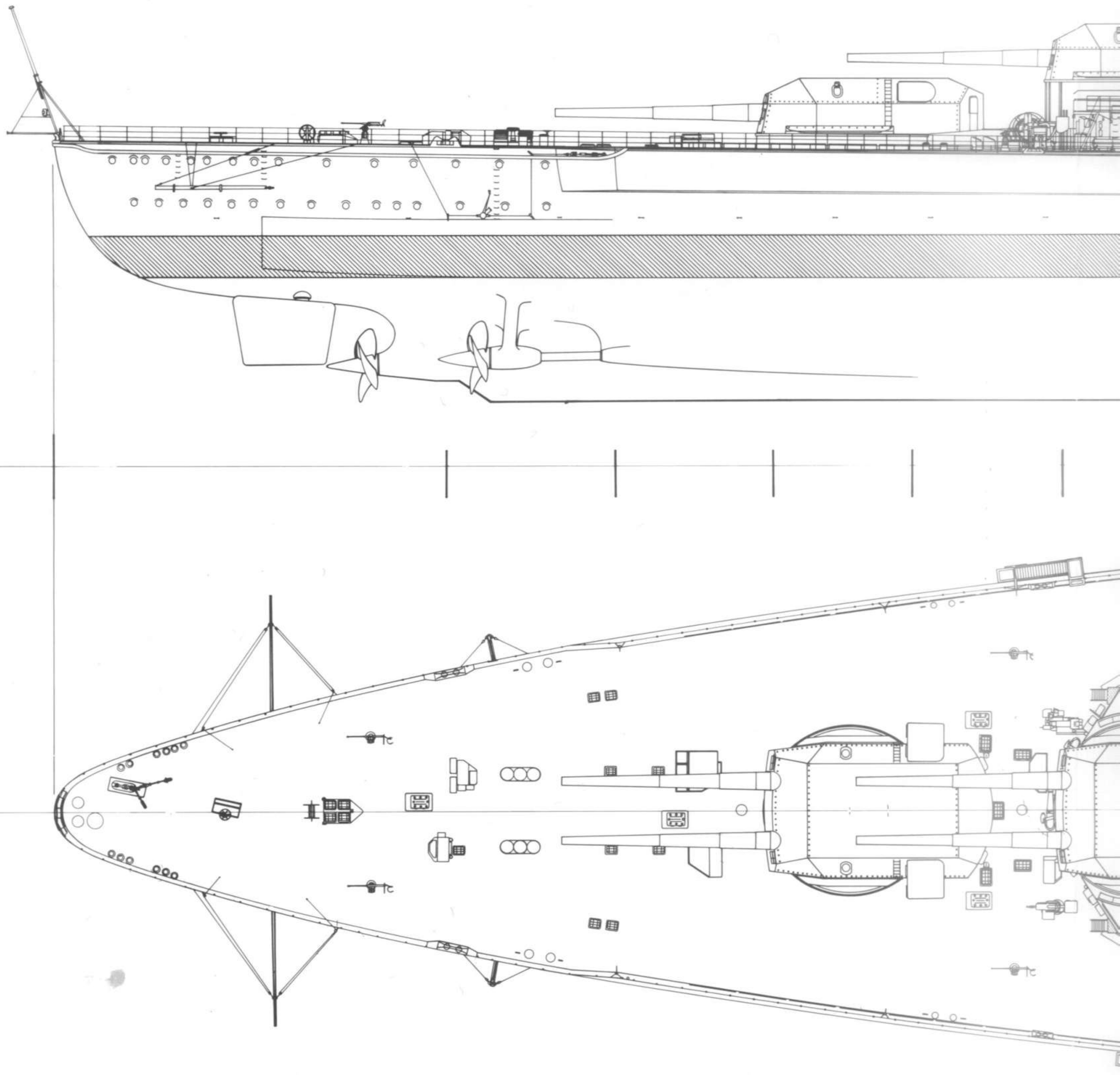
1942, after being deployed to

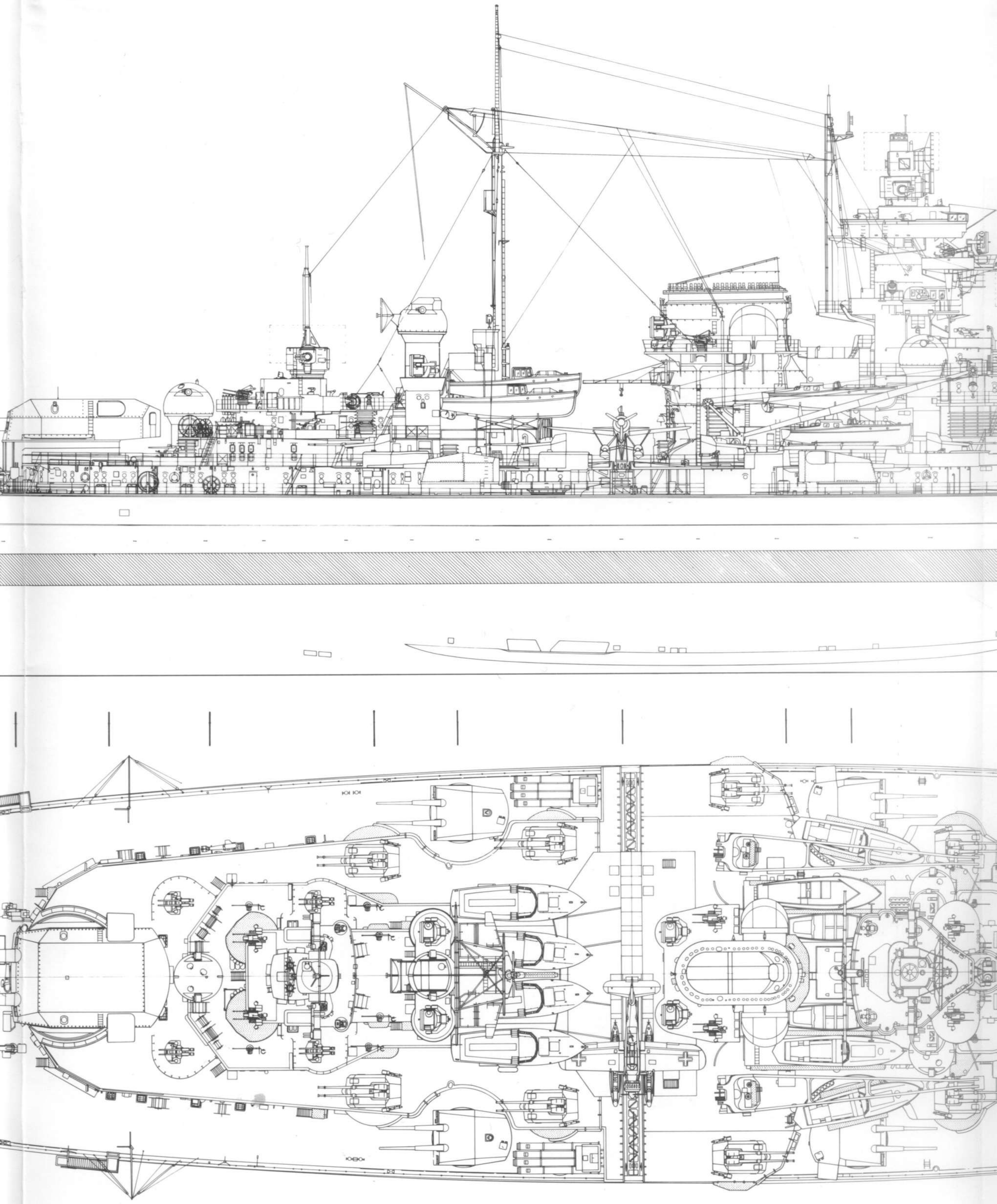


skala 1 : 400 *scale*

Materiały źródłowe / *Sources*:

- Bundesarchiv / Militärarchiv - Tirpitz RM 25/4
- NMM Greenwich - NPD 0438, NPD 0440
- zbiory S. Breyera / *S. Breyer archive*
- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot*





Tirpitz z ostatniego swojego okresu służby - od koń
3 kwietnia 1944 roku. Po zakończeniu napraw uszk
miniaturowych okrętów podwodnych ponownie stał
podstawowym celem w Norwegii.

Tirpitz during her last days in service - late March t
X-craft implied damages were repaired, the battles
target for the British in Norway.

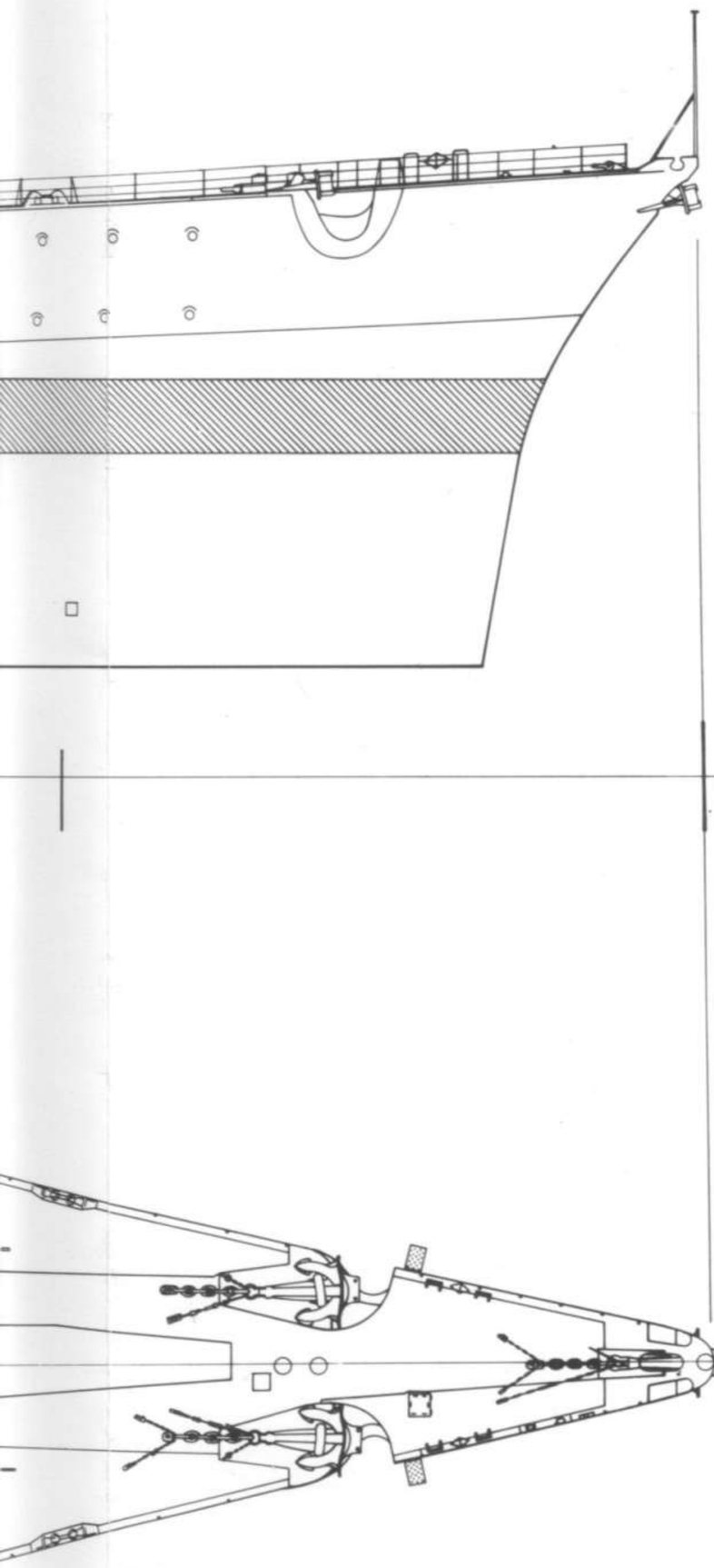
archive

- zbiory M. Skwiota / *M. Skwiot archive*

© Mirosław Skwiot

od końca marca 1944 roku do
w uszkodzeń odniesionych od
ie stał się dla Brytyjczyków

larch to April 3, 1944. After the
battleship was again a main



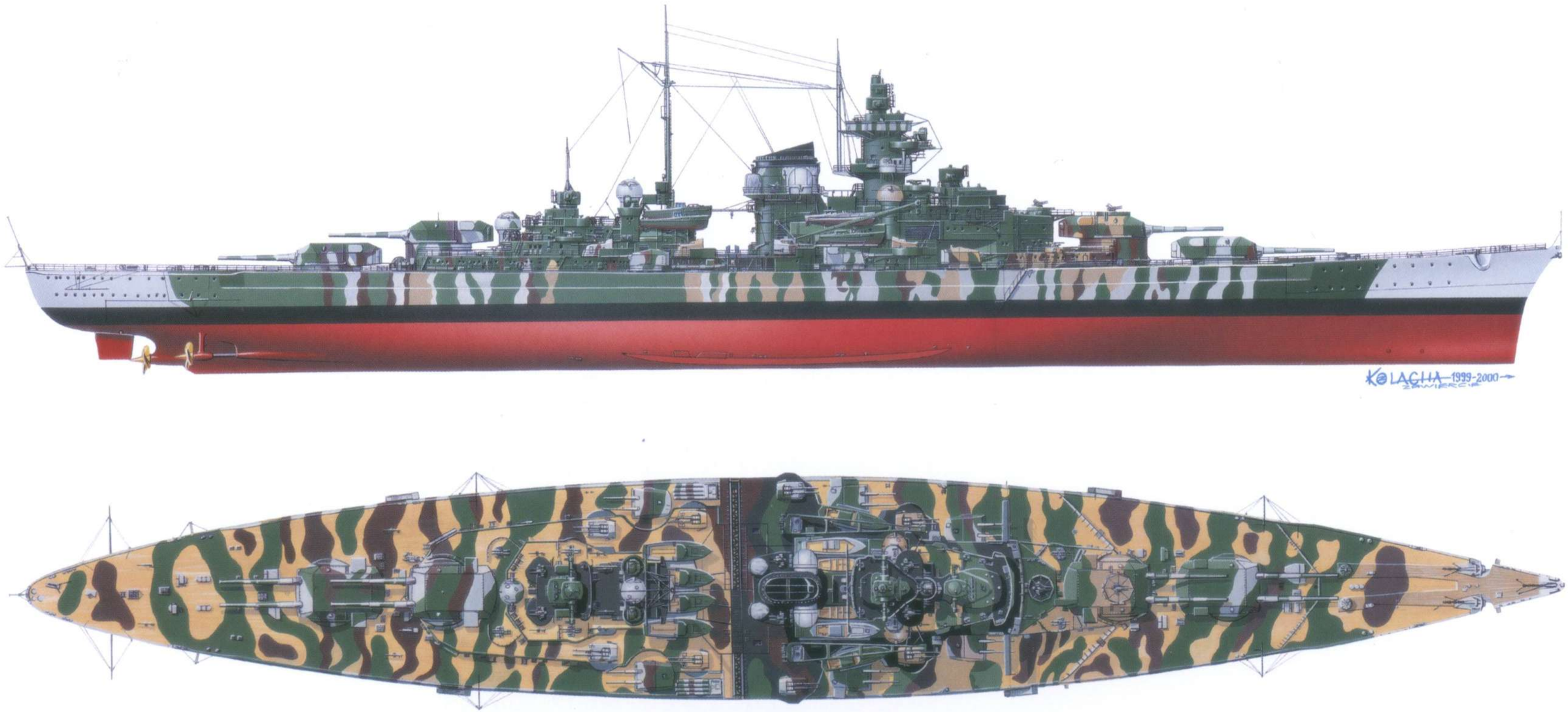
skala 1 : 400 *scale*

0 4 8 12 16 20 24 28 32 36 40 m

mal. Zbigniew Kolacha / artwork: Zbigniew Kolacha

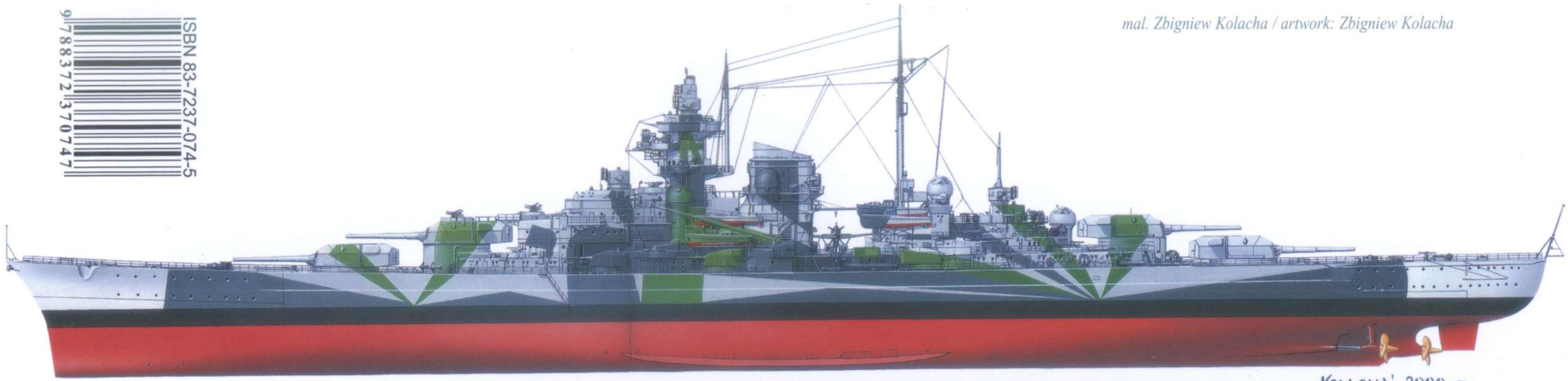
Tirpitz w malowaniu z końca czerwca 1942 roku z fiordu Faetten. Zakotwiczony przy klifowym wzgórzu norweskiego fiordu był dobrze zamaskowany i zlewał się z okolicznym tłem. Ciekawostką jest, że to malowanie miał tylko na tym akwenie. Każdorazowe przebazowanie i zmiana akwenu wymuszała kolejną zmianę kamuflażu.

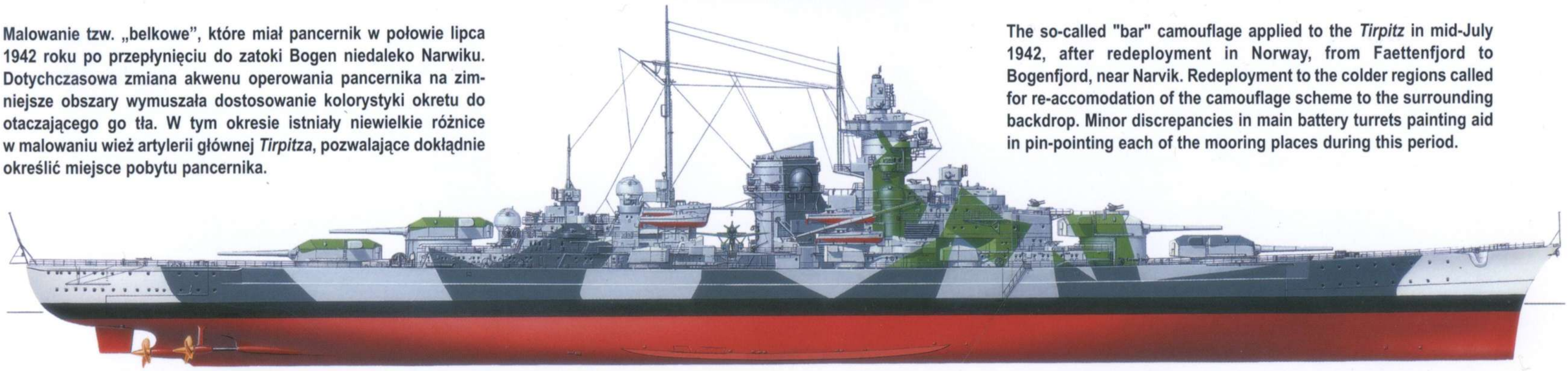
Camouflage scheme applied to the *Tirpitz* in late June 1942, while in Faettenfjord. This scheme blended well with the surrounding hills. It is interesting to note, that the camouflage scheme was strictly localised — each redeployment of the ship and each change of the operating area called for repainting the whole of her.



9 788372 370747
ISBN 83-7237-074-5

mal. Zbigniew Kolacha / artwork: Zbigniew Kolacha



Malowanie tzw. „belkowe", które miał pancernik w połowie lipca 1942 roku po przepłynięciu do zatoki Bogen niedaleko Narwiku. Dotychczasowa zmiana akwenu operowania pancernika na zimniejsze obszary wymuszała dostosowanie kolorystyki okretu do otaczającego go tła. W tym okresie istniały niewielkie różnice w malowaniu wież artylerii głównej *Tirpitza*, pozwalające dokładnie określić miejsce pobytu pancernika.

The so-called "bar" camouflage applied to the *Tirpitz* in mid-July 1942, after redeployment in Norway, from Faettenfjord to Bogenfjord, near Narvik. Redeployment to the colder regions called for re-accomodation of the camouflage scheme to the surrounding backdrop. Minor discrepancies in main battery turrets painting aid in pin-pointing each of the mooring places during this period.